Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2323**
15. Wahlperiode 29. 12. 2003

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2003

Inhaltsverzeichnis

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 18. Dezember 2003 gemäß § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874).

Verzeichnis derAbkürzungen

(a)	ausschließlich
ABS	Ausbaustrecke
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BAB	Bundesautobahn
Bf	Bahnhof
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BÜ	Bahnübergang, Bahnübergänge
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BZ	Betriebszentrale
DBGrG	Deutsche Bahn Gründungsgesetz
(e)	einschließlich
ENeuOG	Eisenbahnneuordnungsgesetz
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EÜ	Eisenbahnüberführung
FÜ	Fußgängerüberführung
Hbf	Hauptbahnhof
IP	Investitionsprogramm 1999 bis 2002
KV	Kombinierter Verkehr
LZB	Linienzugbeeinflussung
NBS	Neubaustrecke
NeiTech	Neigetechnik
Rbf	Rangierbahnhof
SÜ	Straßenüberführung
VDE	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
V	Geschwindigkeit
V_{max}	Höchstgeschwindigkeit

Vorbemerkung

Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes

Gemäß § 7 Bundesschienenwegeausbaugesetz, berichtet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

Teil A (Allgemeiner Teil)

1 Allgemeines

1.1 Einheit Deutschlands

Mit der Einheit Deutschlands am 3. Oktober 1990 und den damit verbundenen neuen Anforderungen auch an die Verkehrspolitik ergaben sich völlig neue Randbedingungen für ein zukünftiges, den neuen Verkehrsbedürfnissen entsprechendes Schienennetz.

Die Ziele für den Ausbau der Schienenwege wurden in dem von der Bundesregierung am 15. Juli 1992 verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan (BVWP ’92) dargelegt, der sowohl die noch abzuwickelnden Vorhaben des BVWP ’85 als auch die durch die Einheit Deutschlands nun notwendige Schaffung von leistungsfähigen Eisenbahnverbindungen in den neuen und zwischen den alten und den neuen Ländern berücksichtigt.

Die Notwendigkeit der Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienenwegenetz wurde auf der Grundlage des BVWP ’92 seinerzeit erstmalig mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) gesetzlich bestätigt, dem der „Bedarfsplan für die Bundesschienenwege“ als Anlage beigefügt ist. Mit dieser gesetzlichen Bedarfsfeststellung wurde eine Gleichbehandlung zwischen Schiene und Straße hergestellt und die Realisierung der Projekte erleichtert.

Im Vorgriff auf den Bundesverkehrswegeplan wurden im April 1991 die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) von der Bundesregierung beschlossen, um möglichst schnell über die für den wirtschaftlichen Aufschwung nötige Verkehrsinfrastruktur zwischen den alten und den neuen Ländern zu verfügen. Von den 17 Projekten Deutsche Einheit sind die Projekte 1 bis 9 der Eisenbahn zugeordnet:

1. ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund,
2. ABS Hamburg–Büchen–Berlin,
3. ABS Uelzen–Salzwedel–Stendal,
4. ABS/NBS Hannover–Berlin,
5. ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin,
6. ABS Eichenberg–Halle,
7. ABS Bebra–Erfurt,
8. ABS/NBS Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin und
9. ABS Leipzig–Dresden.

Diesen Projekten mit einem Investitionsvolumen von rd. 33,5 Mrd. DM (17 Mrd. Euro) kommt eine Schlüsselrolle beim Zusammenwachsen der alten und der neuen Länder zu; sie bilden einen wichtigen Baustein für den wirtschaftlichen Aufholprozess im östlichen Teil Deutschlands.

1.2 Neuordnung des Eisenbahnwesens (Bahnreform 1. Januar 1994)

Mit dem Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes vom 20. Dezember 1993 und dem Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz ENeuOG) vom 27. Dezember 1993 wurde das Verhältnis des Bundes zu seinen Eisenbahnen auf eine neue Grundlage gestellt; die staatlichen Aufgaben wurden von den unternehmerischen getrennt. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) ist – anders als die ehemalige Deutsche Bundesbahn und die ehemalige Deutsche Reichsbahn – nicht mehr Teil der bundeseigenen Verwaltung. Das Eigentum an den Schienenwegen und an den für den Bahnbetrieb notwendigen Anlagen wurde aufgrund der am 1. Januar 1994 in Kraft getretenen Bahnstrukturreform auf die DB AG und im Rahmen der zweiten Stufe der Bahnreform am 1. Januar 1999 auf die DB Netz AG und die DB Station & Service AG (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) übertragen. Mit Wirkung vom 1. Juli 2001 an ist die DB Energie GmbH als ein weiteres Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes hinzugetreten. Damit obliegen diesen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes alle sich aus der Eigentümerfunktion ergebenden Rechte und Pflichten; im Mittelpunkt stehen dabei die Verantwortung als Bauherren sowie die betriebsbereite Vorhaltung und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur.

1.3 Beschleunigung der Verkehrswegeplanung

Für eine zügige Realisierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben sind überschaubare Planungs- und Genehmigungsverfahren von großer Bedeutung. Die Problematik erheblich zu langer Planungsverfahren beim Verkehrsbau wurde gerade Anfang der 90er Jahre besonders deutlich, als es darum ging, in den neuen Ländern möglichst zügig eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur als Basis für ihre wirtschaftliche Entwicklung zu schaffen. Zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrsinfrastrukturvorhaben wurden daher folgende Wege beschritten:

1. Im Dezember 1991 hat der Deutsche Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz (VerkPBG) beschlossen. Das VerkPBG verkürzt den Zeitraum von Entscheidungen zum Bau großer Verkehrsprojekte bis zu ihrer Verwirklichung unter Aufrechterhaltung der rechtsstaatlichen gebotenen Möglichkeiten zur Wahrung öffentlicher und privater Belange. Das Gesetz hat zu einem spürbar schnelleren Abschluss von Planungsverfahren beigetragen. Es erstreckt sich u. a. auf die Planung des Baus und der Änderung von Verkehrswegen der Eisenbahnen des Bundes.
   - in den neuen Ländern und Berlin sowie
   - von den durch § 1 der Fernverkehrswegebestimmungsverordnung vom 3. Juni 1992 bestimmten Fernverkehrswegen zwischen diesen Ländern und den nächsten Knotenpunkten des Hauptfernverkehrsnetzes des übrigen Bundesgebietes.

   Die ursprünglich auf den 31. Dezember 1999 beschränkte Geltungsdauer des Gesetzes ist auf den 31. Dezember 2004 verlängert worden.
2. Es lag auf der Hand, auch für die alten Länder einen vergleichbaren Weg einzuschlagen, denn auch hier hatten extrem lange Planungszeiten zu einem erheblichen Investitionsstau geführt. Dies führte mit dem Planungsvereinfachungsgesetz vom Dezember 1993 zur bisher

weitestgehenden Reform des deutschen Verkehrswegeplanungsrechts. Mit dem Planungsvereinfachungsgesetz sind die Regelungen des VerkPBG weitgehend für das gesamte Bundesgebiet übernommen worden.

3. Durch die Gründung von privatrechtlichen Planungsgesellschaften ist ebenfalls ein Beitrag zum effektiven Ablauf der Planungs- und Bauverfahren nicht nur in den neuen Ländern, sondern auch in den alten Ländern geleistet worden. Für die Schienenwege sind zu nennen

   – die DB Projekt Verkehrsbau GmbH (PVB) für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, die Verkehrsanlagen in Berlin, die NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München und weitere bedeutende Bauvorhaben

   – die DB Bau Projekt GmbH für die NBS Köln-Rhein/Main, ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel und ABS/ (Paris-) Grenze D/F–Saarbrücken–Ludwigshafen/Kehl–Appenweier.

   Diese Gesellschaften koordinieren die Planungen für die genannten Schienenprojekte und sind für deren Realisierung und Überwachung beim Bau zuständig.

2 Infrastrukturplanung und Infrastrukturfinanzierung

2.1 Bundesverkehrswegeplanung

In Bundesverkehrswegeplänen wird auf der Basis verkehrsträgerübergreifender Prognosen und Bewertungskriterien das für die Gestaltung und den Ausbau der bestehenden Infrastruktur erforderliche Investitionsvolumen einschließlich der Finanzmittel für Ersatz und Erhaltung dargestellt. Eine Einordnung der geplanten Neu- und Ausbauprojekte wird entsprechend ihren gesamtwirtschaftlichen Bewertungen sowie den ökologischen und raumordnerischen Einschätzungen in Dringlichkeitsstufen vorgenommen. Bei der Auswahl und der Feststellung der Dringlichkeit von Investitionen ist bei den Bahnen darüber hinaus ein betriebswirtschaftlicher Rentabilitätsnachweis unabdingbar.

Der im Berichtjahr 2002 noch gültige Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP ’92) sieht für den Zeitraum von 1991 bis 2012 ein Investitionsvolumen von rd. 232 Mrd. Euro (454 Mrd. DM) für den Neu- und Ausbau sowie die Substanzerhaltung und Erneuerung der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen vor. Der Anteil der Investitionen in die Bundesschienenwege beträgt rd. 109 Mrd. Euro (213 Mrd. DM) davon für Aus- und Neubau rd. 60 Mrd. Euro (117 Mrd. DM). Damit liegt er erstmals in einem Bundesverkehrswegeplan über dem Anteil, der für Bundesfernstraßen vorgesehen ist. Zusätzlich sind im gleichen Zeitraum rd. 43 Mrd. Euro (84 Mrd. DM) für übrige Investitionen – im Wesentlichen Investitionen in den Öffentlichen Personennahverkehr und den kommunalen Straßenbau im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) – vorgesehen.

2.2 Überarbeitung Bundesverkehrswegeplan 1992

Gemäß der Koalitionsvereinbarungen zwischen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 20. Oktober 1998 und 16. Oktober 2002 war der BVWP ’92 mit dem Ziel zu überarbeiten, Investitionen in die Verkehrswege und Umschlagplätze zur Umsetzung der ökonomischen und ökologischen Ziele in ein umfassendes Verkehrskonzept zu integrieren, das die Voraussetzung für die Verlagerung möglichst hoher Anteile des Straßen- und Luftverkehrs auf Schiene und Wasserstraße schafft. Des Weiteren sollte schrittweise die Angleichung der Investitionsmittel für Schiene und Straße erfolgen. Die BVWP-Überarbeitung orientierte sich demgemäß an folgenden übergeordneten verkehrs- und umweltpolitischen Zielen:

– Gewährleistung dauerhaft umweltgerechter Mobilität,

– Förderung nachhaltiger Raum- und Siedlungsstrukturen,

– Verringerung der Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und natürlichen Ressourcen,

– Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen (vor allem CO_2),

– Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland zur Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen,

– Schaffung fairer und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger,

– Erhöhung der Verkehrssicherheit,

– Förderung der europäischen Integration.

Am 2. Juli 2003 hat das Bundeskabinett den Bundesverkehrswegeplan 2003 beschlossen. Auf der Basis der Haushalte 2001 bis 2003 und der geltenden Finanzplanung des Verkehrshaushalts mit angenommener Fortschreibung des Ansatzes von 2007 bis zum Jahr 2015 ergibt sich für den Zeitraum 2001 bis 2015 ein Finanzrahmen für die Bereiche Schiene, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in der Größenordnung von 150 Mrd. Euro; auf den Bereich Schiene entfallen ca. 64 Mrd. Euro.

Der BVWP 2003 unterscheidet sich vom BVWP ’92 insbesondere durch die Anwendung einer modernisierten Bewertungsmethodik. Neben der Bewertung nach der aktualisierten Nutzen-Kosten-Analyse wurden alle Vorhaben umwelt- und naturschutzfachlich untersucht und hinsichtlich erheblicher ökologischer Risiken markiert. Die raumstrukturelle Bedeutung der Vorhaben wurde zugleich mittels einer Raumwirksamkeitsanalyse umfassender ermittelt als beim BVWP ’92.

Erstmals wurden die Vorhaben des vorangehenden BVWP bzw. der bisherigen Bedarfspläne, die zum Zeitpunkt der Fortschreibung noch nicht realisiert waren, erneut bewertet und nicht einfach wieder – unbesehen – in den neuen Vordringlichen Bedarf eingestellt. Lediglich Vorhaben der Investitionsprogramme

– Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002 (IP);

– Anti-Stau-Programm für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 bis 2007 (ASP);

– Maßnahmen im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) 2001 bis 2003 sowie

– Vorhaben mit Planfeststellungsbeschluss vor dem 31. Dezember 1999,

die aus Gründen der Wahrung von Planungs- und Baukontinuität in der Phase der BVWP-Überarbeitung beschlossen wurden, sind nicht erneut bewertet worden.

Gemeinsam mit dem BVWP 2003 hat das Bundeskabinett auch den Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes beschlossen, der anschließend dem Bundesrat und dem Deutschen Bundestag zur weiteren parlamentarischen Behandlung zugeleitet wurde.

2.3 Bedarfsplan Schiene

Der Bundesverkehrswegeplan ist mit seinen bewerteten Projekten zugleich Grundlage für die jeweils vom Parlament zu verabschiedenden gesetzlichen Bedarfspläne. Das Nähere hinsichtlich Eisenbahninfrastruktur regelt das Bundesschienenwegeausbaugesetz, welches als Anlage zu § 1 den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthält.

Zur Verwirklichung der vorgesehenen Projekte werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz auf der Grundlage des Bedarfsplans Ausbaupläne in Form von Fünfjahresplänen aufgestellt, die der zwischenzeitlich eingetretenen Entwicklung in Wirtschaft und Verkehr Rechnung tragen. Zur Verwirklichung des mittelfristigen Ausbaus war für den ersten Ausbauplan ein Dreijahresplan (1995 bis 1997) vorgeschrieben.

Im Frühjahr 1997 legte das damalige Bundesministerium für Verkehr den Fünfjahresplan 1998 bis 2002 vor.

Dieser Fünfjahresplan und das erstmals aufgestellte Investitionsprogramm 1999 bis 2002 wurden aufeinander abgestimmt.

Ein neuer Fünfjahresplan kann erst nach Verabschiedung des neuen Bedarfsplans Schiene (Erstes Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes) aufgestellt werden.

2.4 Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

2.4.1 Allgemeines

Um den Verkehrsbedürfnissen der Allgemeinheit gemäß Artikel 87e Abs. 4 GG Rechnung zu tragen, finanziert der Bund entsprechend § 8 BSchwAG Neubau, Ausbau und Ersatzinvestitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, während die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung der Schienenwege von den Eisenbahnen des Bundes getragen werden. Über die Finanzierung der vorgesehenen Investitionen (Neubau, Ausbau, Ersatzinvestitionen) werden nach § 9 BSchwAG Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes geschlossen, in denen insbesondere der Umfang der vom Bund finanzierten Baumaßnahmen sowie deren Finanzierung festgelegt wird.

2.4.2 Neu- und Ausbaumaßnahmen

Die Neu- und Ausbaumaßnahmen sind im Bedarfsplan als Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ – untergliedert in Einzelmaßnahmen aus Überhang und neue Vorhaben –, Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“ und „Länderübergreifende Projekte“ enthalten.

Der Realisierungsstand der Bedarfsplan-Projekte stellt sich wie folgt dar:

Bis zum Abschluss des Geschäftsjahres 2002 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem Bedarfsplan auf 37 961 Mio. Euro.

Hiervon entfielen auf die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs

aus dem Überhang 25 619 Mio. Euro,

auf die Neuen Vorhaben 12 342 Mio. Euro.

Davon betrugen im Geschäftsjahr 2002 die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem Bedarfsplan 2 299 Mio. Euro.

Hiervon entfielen auf die Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs

aus dem Überhang 1 395 Mio. Euro,

auf die Neuen Vorhaben 904 Mio. Euro.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit im Jahr 2002 lag – wie in den Vorjahren auch – mit 388 Mio. Euro bei den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit. Hierbei standen Streckenausbau, Streckenerneuerung und insbesondere die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h bis 200 km/h als Ausbaustandard im Vordergrund. Wesentliche Investitionen in 2002 wurden auch für die Neubaustrecken Köln–Rhein/Main (474 Mio. Euro) und Nürnberg–Ingolstadt–München (449 Mio. Euro) sowie für die Knotenprojekte Berlin (328 Mio. Euro) getätigt.

Für die Neu- und Ausbaumaßnahmen sind sowohl Lärmschutzmaßnahmen für die Lärmvorsorge als auch Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen – im Rahmen der gesetzlichen Regelungen – Bestandteil der dargestellten Investitionen. Bei Neubaumaßnahmen liegen die Investitionen für Maßnahmen des Lärmschutzes und der Landschaftspflege zusammen in der Regel zwischen 0,5 und 1 Mio. Euro/km; punktuell können diese Werte auch weitaus höher liegen.

2.4.3 Bestandsnetz

Neben den Investitionen in Ausbau- und Neubaustrecken werden auf der Grundlage des § 11 BSchwAG (Ersatzinvestitionen) gleichzeitig erhebliche Mittel bereitgestellt, um die Leistungsfähigkeit im bestehenden Schienennetz zu erhalten und zu verbessern. Die Investitionen in das bestehende Schienennetz, die sowohl den reinen Ersatz von Anlagen als auch Modernisierungs- und geringfügige Erweiterungsmaßnahmen umfassen, sollen nach Darstellung der DBAG zukünftig einen Umfang von ca. 2,5 Mrd. Euro pro Jahr erreichen.

Daneben sind für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen im Bundeshaushalt jährlich 51 Mio. Euro vorgesehen.

2.4.4 Nahverkehr

Für reine Nahverkehrsvorhaben stellt der Bund insgesamt 1,7 Mrd. Euro auf Grundlage des BSchwAG/DBGrG für die Jahre 1995 bis 2002 zur Verfügung. Für die im Rahmen dieser Mittelansätze zu finanzierende Vielzahl von unterschiedlichsten Vorhaben, die die DB AG gemäß § 8 Abs. 2 BSchwAG mit den Ländern abstimmt, wurden Sammelfinanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der DBAG abgeschlossen.

Zudem kommen die Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz und die Investitionen in Neu- und Ausbaumaßnahmen in erheblichem Umfang dem Nahverkehr zugute.

Damit sind die im BSchwAG/DBGrG festgelegten Quoten mehr als erfüllt. (Nach einer Berechnung des Eisenbahn-Bundesamtes kommen insgesamt über 30 % der Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen dem Nahverkehr zugute.)

2.4.5 Investive Altlasten

Der Bund leistet gemäß § 22 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) einen Beitrag zum Abbau u. a. der wirtschaftlichen (investiven) Altlasten im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn. Für die notwendigen Investitionen zur Angleichung des Schienennetzes des Bundes im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn an den Ausbaustand, die technische Ausstattung und das Produktionsniveau des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Bundesbahn stellt der Bund in den Jahren 1994 bis 2002 bis zu 16,9 Mrd. Euro bereit. In den Jahren 1994 bis 2002 konnten investive Altlasten von rd. 10,7 Mrd. Euro insbesondere in den Bereichen Bahnübergangssicherung, Stellwerkstechnik, geschwindigkeitserhaltende Maßnahmen, geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen und Brücken beseitigt werden.

Das ehrgeizige Ziel eines vollständigen Abbaus der investiven Altlast von bis zu 16,9 Mrd. Euro bis zum Jahr 2002 konnte nicht erreicht werden. Dies begründet sich insbesondere dadurch, dass der Abbau der investiven Altlast eine Vielzahl von kleinen Vorhaben umfasst (Sanierung von Brücken, Tunnel, Stützmauern, Maßnahmen der Signaltechnik), wobei die Baumaßnahmen zudem häufig unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs durchgeführt werden müssen.

Ab dem Jahr 2003 erfolgt der weitere Abbau der investiven Altlast im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn auf der Grundlage einer Gemeinsamen Erklärung … zum weiteren Abbau der investiven Altlasten … ab dem Jahr 2003“, die der Bund, die Neuen Bundesländer einschließlich Berlin und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes am 20. März 2002 unterzeichnet haben. Danach wird nunmehr angestrebt, die investive Altlast bis zum Jahre 2007 vollständig zu beseitigen.

2.4.6 Finanzierungsarten

Leistungen nach Bundesschienenwegeausbaugesetz werden für Bedarfsplanvorhaben vollständig als nicht rückzahlbarer Baukostenzuschuss und für Bestandsnetzvorhaben grundsätzlich als zinsloses Darlehen gewährt. Abweichungen von dieser Regelung sind in Sonderfällen in Abstimmung zwischen Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes möglich.

Zur Förderung der Verbesserung und Sanierung des Bestandsnetzes wurde daher in der so genannten Trilateralen Vereinbarung („Gemeinsame Erklärung … zum Umfang der Schienenwegeinvestitionen in den Jahren 2001 bis 2003“) geregelt, dass in den Jahren 2001 bis 2003 neben den Bedarfsplanvorhaben auch die Bestandsnetzvorhaben (Ausnahmen: insbesondere Betriebszentralen, Nahverkehrsvorhaben) grundsätzlich mit nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen anstelle zinsloser Darlehen finanziert werden. Zuwendungen für den Abbau investiver Altlasten in den Neuen Bundesländern werden als nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse gewährt.

2.4.7 Investitionsprogramm 1999 bis 2002

Im Zuge der Konsolidierung des Bundeshaushaltes und zur Sicherstellung der Kontinuität der Planungs- und Bauinvestitionen wurden alle laufenden Vorhaben bei Straßen, Schienenstrecken und Wasserstraßen in einem Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002 zusammengefasst. Nach dem Kabinettsbeschluss vom 3. November 1999 umfasst es ein Gesamtinvestitionsvolumen von 34,5 Mrd. Euro mit 44 Vorhaben aus dem Bereich der Bundesschienenwege.

2.4.8 Zukunftsinvestitionsprogramm

Der Bund stellt im Rahmen seines Zukunftsinvestitionsprogramms 2001 bis 2003 (ZIP) Mittel in Höhe von 3,07 Mrd. Euro zusätzlich für Schienenwegeinvestitionen zur Verfügung. Diese Mittel sollen dort eingesetzt werden, wo sie regional und bundesweit die höchsten Effekte u. a. hinsichtlich Pünktlichkeit und Schnelligkeit des Bahnverkehrs im bestehenden Netz bewirken. Insbesondere soll durch die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik und durch die Beseitigung von Langsamfahrstellen die Leistungsfähigkeit sowie die Netzqualität des Verkehrsträgers Schiene nachhaltig gesteigert werden.

3 Benutzung der Eisenbahn durch Menschen mit Nutzungsschwierigkeiten

Gemäß § 2 Abs. 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ist die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch Behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen. Hierzu sind die Eisenbahnen verpflichtet, Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Dies soll sicherstellen, dass für den genannten Personenkreis Erschwernisse unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und der örtlichen Verhältnisse abgebaut werden.

Darüber hinaus werden beim Ausbau der Bundesschienenwege folgende Kriterien angewandt:

– Bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von Anlagen mit hoher Frequentierung durch Reisende sollen bauliche Maßnahmen für besondere Personengruppen sofort realisiert werden.

– Bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von Anlagen mit niedriger Frequentierung durch Reisende sollen bauliche Maßnahmen für besondere Personengruppen bei tatsächlichem Bedarf sofort realisiert werden. In allen anderen Fällen muss darauf geachtet werden, dass die Nachrüstung mit baulichen Maßnahmen für besondere Personengruppen ohne wesentliche Mehrkosten bei Bedarf, der aufgrund der örtlichen Gegebenheiten im Einzelfall vorliegen kann (z. B. Anbindung eines Altersheimes, Behindertenwohnheimes o. Ä.), möglich ist.

4 Vereinbarungen mit Nachbarländern

Vorhaben im internationalen Zusammenhang machen eine Vereinbarung mit den jeweils betroffenen Nachbarländern erforderlich. So kamen die Verkehrsminister Deutschlands und Frankreichs überein, die deutschen und französischen Hochgeschwindigkeitsnetze über Saarbrücken und Straßburg miteinander zu verbinden. Die deutsch-niederländische Vereinbarung über die Verbesserung des bilateralen Schienenverkehrs vom 31. August 1992 hat die so genannte Betuwe-Linie Rotterdam–Zevenaar und ihre Fortsetzung auf deutscher Seite sowie die Errichtung einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Amsterdam–Utrecht–Arnheim–Emmerich–Oberhausen–Köln–Frankfurt am Main zum Gegenstand. Mit der Tschechischen Republik wurden zwei Vereinbarungen unterzeichnet mit dem Ziel, die Voraussetzungen für einen modernen durchgehenden Eisenbahnverkehr zwischen Nürnberg–Prag und (Berlin–)Dresden–Prag–Wien (mit Österreich) zu schaffen und insbesondere die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik zu unterstützen.

Mit der Schweiz wurde am 6. September 1996 vereinbart, die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz insbesondere auf der Hauptzulaufstrecke zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) Karlsruhe–Basel, zu schaffen. Ebenso ist am 22. November 1999 mit Österreich eine Vereinbarung zu den Strecken im Donaukorridor Passau/Salzburg unterzeichnet worden. Mit Polen wurde am 30. April 2003 ein Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen Berlin–Warschau und Dresden–Breslau geschlossen. Gemeinsam mit Dänemark wird die Möglichkeit einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Hamburg–Kopenhagen einschließlich einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt untersucht. Hierzu wurde am 11. März 2003 eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen im Korridor Hamburg–Öresund paraphiert.

5 Förderung durch die Europäische Union

5.1 Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (TEN-Mittel)

Auf der Grundlage der am 23. Juli 1996 vom Europäischen Parlament und dem Rat verabschiedeten „Gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes“ (Entscheidung Nr. 1692/96) kann die Gemeinschaft die finanziellen Anstrengungen der Mitgliedsstaaten beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur unterstützen.

Bis einschließlich 2002 hat die Gemeinschaft Zuschüsse für folgende Vorhaben bewilligt:

1.	Hannover–Berlin Planungsgutachten	1,0 Mio. Euro
2.	Berlin Friedrichstraße–Hauptbahnhof	9,0 Mio. Euro
3.	Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig– Berlin	66,1 Mio. Euro
4.	Köln–Aachen	20,5 Mio. Euro
5.	Köln–Rhein/Main	125,8 Mio. Euro
6.	Grenze D/F–Saarbrücken– Ludwigshafen/Kehl–Appenweier	5,0 Mio. Euro
7.	Studie NBS „Stuttgart 21“	3,5 Mio. Euro
8.	KLV-Vorhaben	
	Großbeeren	5,0 Mio. Euro
	Halle/Leipzig	7,7 Mio. Euro
	Basel	8,0 Mio. Euro
9.	Knoten Berlin Nord-Süd-Verbindung	35,0 Mio. Euro
10.	Nürnberg–Ingolstadt–München	45,0 Mio. Euro
11.	Berlin–Dresden	10,0 Mio. Euro
12.	Leipzig–Dresden	10,5 Mio. Euro

Davon wurden bis Ende 2002 gemäß Baufortschritt ausgezahlt: 159 Mio. Euro

Ergänzend wurde am 30. November 2001 vom Europäischen Parlament und dem Rat mit der Entscheidung Nr. K(2001) 3898/5 im Rahmen des mehrjährigen Richtprogramms für den Zeitraum 2001 bis 2006 eine Förderung in Höhe von 442,5 Mio. Euro, davon für 2002 in Höhe von 76,2 Mio. Euro bewilligt. Unter anderem werden damit Vorhaben auf folgenden Strecken gefördert.

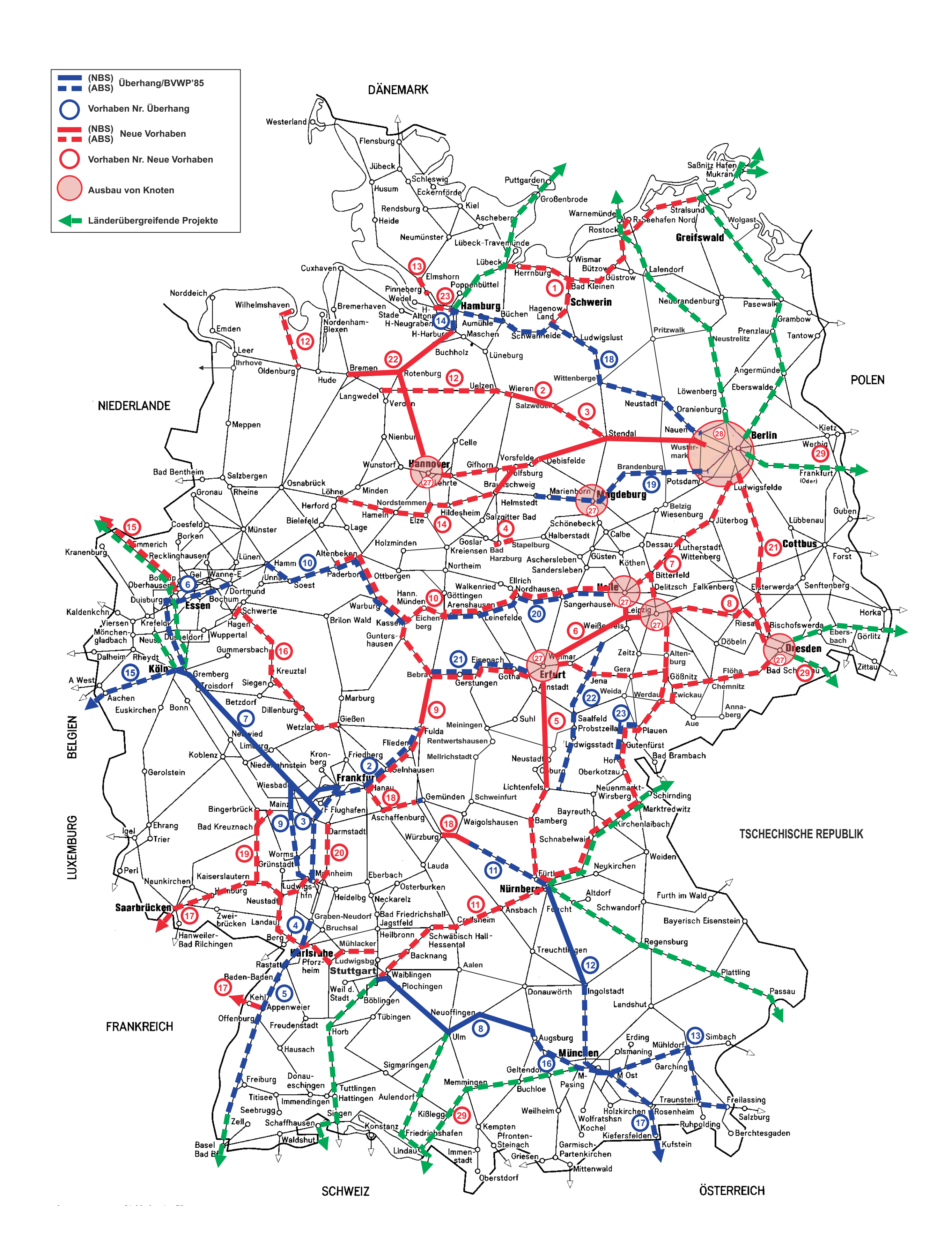
1.	Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland	5,5 Mio. Euro
2.	Stuttgart–Ulm	5,5 Mio. Euro
3.	Augsburg–Mehring	5,0 Mio. Euro
4.	Hamburg–Öresund	2,1 Mio. Euro

5.2 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE-Mittel)

Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gehört zu den vier Strukturfonds der Europäischen Union. Sein Hauptziel ist die Förderung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in der Europäischen Union. Zu diesem Zweck unterstützt der 1975 eingeführte Fonds u. a. Infrastrukturmaßnahmen und Unternehmensinvestitionen in Regionen mit wirtschaftlichem Entwicklungsrückstand. In Deutschland wurden bisher überwiegend Programme zur Wirtschaftsförderung von Bund und Ländern unterstützt. Im Jahr 2000 wurde erstmals ein EFRE-Bundesprogramm aufgelegt, mit dem die Verkehrsinfrastruktur des Bundes in den Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen (so genannte Ziel-1-Regionen) gefördert wird. Die Mittel des Programms werden in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen gewährt. Das EFRE-Bundesprogramm läuft von 2000 bis 2006 mit einem Investitionsvolumen im Schienenbereich von 1,367 Mrd. Euro. Davon sind 680 Mio. Euro aus EU-Mitteln vorgesehen.

Bis zum 31. Dezember 2002 wurde ein Projekt mit Gesamtkosten in Höhe von rund 167 Mio. Euro, davon 103 Mio. Euro EFRE-Mittel bewilligt (vgl. Projekt Nr. 29c ABS Berlin–Frankfurt/Oder–Grenze D/PL Projektabschnitt 2 und 3 auf Seite 98).

Übersichtskarte der Bedarfsplanprojekte (BVWP `92)



6. Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (BVWP `92)

6.1 Vordringlicher Bedarf - Überhang -

Nr.	Maßnahme	Anmerkung
1	Überhang aus BVWP 1985	
2	ABS Fulda - Frankfurt am Main	
3	ABS Frankfurt am Main - Mannheim, 2. Stufe	
4	ABS Graben-Neudorf - Karlsruhe	
5	ABS/NBS Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel	
6	ABS Dortmund - Köln	
7	NBS Köln - Rhein/Main	
8	ABS/NBS Stuttgart - Augsburg	
9	ABS Mainz - Mannheim	
10	ABS Dortmund - Kassel	
11	ABS Iphofen - Nürnberg	
12	NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München	
13	ABS München - Mühldorf - Freilassing	
14	ABS Hamburg-Harburg - Hamburg-Rothenburgsort	
15	ABS Köln - Aachen	
16	ABS Augsburg - München	
17	ABS München - Kiefersfelden	
18	ABS Hamburg - Büchen - Berlin	VDE 2
19	ABS Helmstedt - Magdeburg - Berlin	VDE 5
20	ABS Eichenberg - Halle	VDE 6
21	ABS Bebra - Erfurt	VDE 7
22	ABS Hochstadt-Markzeuln - Camburg	Lückenschluß
23	ABS Hof - Plauen	Lückenschluß
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 1. Stufe	Dargestellt in -Neue Vorhaben Nr. 24-
25	Kombinierter Verkehr, 1. Stufe	Dargestellt in -Neue Vorhaben Nr. 25-

6.2 Vordringlicher Bedarf - Neue Vorhaben -

Nr.	Maßnahme	Anmerkung
1	ABS Lübeck / Hagenow Land - Rostock - Stralsund	VDE 1
2	ABS Uelzen - Stendal	VDE 3
3	ABS/NBS Hannover - Berlin	VDE 4
4	ABS Bad Harzburg - Stapelburg	Lückenschluss
5	ABS/NBS Nürnberg - Erfurt	VDE 8.1
6	NBS/ABS Erfurt - Leipzig / Halle	VDE 8.2
7	ABS Berlin - Halle / Leipzig	VDE 8.3
8	ABS Leipzig - Dresden	VDE 9
9	ABS/NBS Hanau - Erfurt	
10	a) ABS Paderborn - Bebra - Erfurt - Weimar - Jena - Chemnitz	
	b) ABS Paderborn - Halle	
11	ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig / Dresden	Die Einbeziehung von Bayreuth ist zu prüfen
12	ABS Uelzen - Langwedel / Oldenburg - Wilhelmshaven	Aufnahme vorbehaltlich der Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit durch Zuschüsse Dritter
13	ABS Pinneberg - Elmshorn	
14	ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg	
15	ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen	
16	ABS Hagen - Gießen	
17	ABS (Paris-) Grenze D/F - Saarbrücken - Ludwigshafen / Kehl - Appenweier	
18	ABS/NBS Hanau - Nantenbach / Würzburg - Iphofen	
19	ABS Bingerbrück / Gau Algesheim - Bad Kreuznach - Neustadt (Weinstr) - Landau - Karlsruhe	Vorbehaltlich der Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der Gesamtkonzeption
20	ABS Darmstadt - Mannheim	Vorbehaltlich der Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der Gesamtkonzeption
21	ABS Berlin - Dresden	
22	ABS/NBS Hamburg / Bremen - Hannover	
23	ABS Hamburg-Rothenburgsort - Hamburg-Eidelstedt	
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 2. Stufe	
25	Kombinierter Verkehr, 2. Stufe	
26	CIR - ELKE	Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz mit Hilfe des "Computer-integrated-railroading"-Syst.
27	Ausbau von Knoten: Halle / Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt, Hannover	
28	Knoten Berlin incl. Flughafenanbindung	
29	Länderübergreifende Projekte Nach Vorliegen der Voraussetzung	Vorbehaltlich eines positiven Ergebnisses der Wirtschaftlichkeitsrechnung

7. Gesamtbauleistung zum 31. Dezember 2002

Grundlage der Gesamtinvestitionen der Projekte ist bezogen auf den oben genannten Stichtag das Investitionsprogramm (IP) 1999 2002 (Stand 3. November 1999). Soweit bei Einzelprojekten bekannt ist, dass mit deutlichen Mehrkosten im Vergleich zum IP 1999 - 2002 zu rechnen ist, werden die aktuellen Investitionen ausgewiesen. Bei den Projekten, die weitestgehend abgeschlossen sind, werden die tatsächlichen Ausgaben dargestellt.

Im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 1992 und der Erstellung des BVWP 2003 wurden die Investitionskosten sowohl im Hinblick auf die Preisentwicklung als auch auf ggf. geänderte Projektinhalte für den Zeitraum bis 2015 angepasst. Unter Beachtung dieser Vorgaben sind sowohl die Projektinhalte als auch die Gesamtinvestitionen der Projekte fortzuschreiben, was im nächsten Schienenwegeausbaubericht zu berücksichtigen ist.

7.1 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf - Überhang -

(Angaben in Mio. €)

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investition Mio. €	Ausgaben bis 31.12.93 Mio. €	Ausgaben 1994 bis 2001 Mio. €	Ausgaben 2002 Mio. €	Ausgaben Summe Mio. €	Status [1]	Seite
1	Überhang aus BVWP 1985	9.323	9.092,78	152,67	5,61	9.251,06		
2	ABS Fulda - Frankfurt am Main	407	191,80	15,70	1,37	208,86	B	17-18
3	ABS Frankfurt am Main - Mannheim	275	175,72	81,55	-0,04	257,24	B	19
4	ABS Graben-Neudorf - Karlsruhe	15	13,60	1,38	0,00	14,98	I	20
5	ABS/NBS Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel	3.406	468,29	734,56	85,97	1.288,82	B	21
6	ABS Dortmund - Köln	58	55,66	1,90	0,00	57,56	I	22
7	NBS Köln - Rhein/Main	6.015 [2]	47,91	4.926,79	474,41	5.449,11	B	23-24
8	ABS/NBS Stuttgart - Augsburg	2.748	83,86	56,76	0,75	141,39	P	25
9	ABS Mainz - Mannheim	393	8,30	100,95	17,79	127,04	B	26-27
10	ABS Dortmund - Kassel	727	138,51	257,74	20,26	416,51	B	28-29
11	ABS Iphofen - Nürnberg	175	51,75	123,43	0,37	175,55	B	30
12	NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München	1.979 [3]	0,00	1.164,85	448,74	1.613,59	B	31-33
13	ABS München - Mühldorf - Freilassing	825	12,21	5,20	1,82	19,23	P	34
14	ABS Hamburg-Harburg - Hamburg-Rothenburgsort	516	268,40	238,92	1,57	508,89	I	35
15	ABS Köln - Aachen	429	20,17	288,36	88,02	396,55	B	36-37
16	ABS Augsburg - München	525	1,95	95,12	41,50	138,57	B	38
17	ABS München - Kiefersfelden	32	2,65	28,84	0,51	32,00	B	39
18	ABS Hamburg - Büchen - Berlin	2.544 [4]	491,31	1.444,04	177,33	2.112,68	B	40-41
19	ABS Helmstedt - Magdeburg - Berlin	1.243	631,92	608,80	1,58	1.242,30	I	42
20	ABS Eichenberg - Halle	271	178,11	90,16	2,06	270,33	I	43
21	ABS Bebra - Erfurt	1.000	378,93	529,40	1,53	909,86	B	44
22	ABS Hochstadt-Markzeuln - Camburg	675	198,65	397,63	11,75	608,03	I	45
23	ABS Hof - Plauen	53	35,87	17,03	0,00	52,90	I	46
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 1. Stufe	397	300,64	12,99	12,03	325,66	I	83
25	Kombinierter Verkehr, 1. Stufe	Dargestellt in - Neue Vorhaben Nr. 25 -						
	Summe - Überhang -	34.031	12.848,99	11.374,77	1.394,93	25.618,71		

1) P = Planung; B = Bau; I = in Betrieb

2) Präzisierte Gesamtkosten, abweichend vom IP 1999 - 2002.

3) Bei diesem Projekt ist mit deutlichen Mehrkosten zu rechnen, die noch nicht abschließend quantifizierbar sind.

4) 1. und 2. Baustufe.

7.2 Vordringlicher Bedarf - Neue Vorhaben -

(Angaben in Mio. €)

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investition Mio. €	Ausgaben bis 31.12.93 Mio. €	Ausgaben 1994 bis 2001 Mio. €	Ausgaben 2002 Mio. €	Ausgaben Summe Mio. €	Status [1]	Seite
1	ABS Lübeck / Hagenow Land - Rostock - Stralsund	843	47,60	425,27	18,40	491,27	**B**	47-48
2	ABS Uelzen - Stendal	471	19,12	288,85	2,19	310,16	**B**	49-50
3	ABS/NBS Hannover - Berlin	3.047 [2]	367,01	2.376,09	26,86	2.769,96	**B**	51-52
4	ABS Bad Harzburg - Stapelburg	29	0,15	28,78	0,00	28,93	**I**	53
5	ABS/NBS Nürnberg - Erfurt	3.746	114,66	312,60	48,43	475,69	**B**	54-55
6	NBS/ABS Erfurt - Leipzig / Halle	2.404	65,35	355,62	29,16	450,13	**B**	56-57
7	ABS Berlin - Halle / Leipzig	1.534	325,33	1.176,62	22,58	1.524,53	**B**	58
8	ABS Leipzig - Dresden	966	24,98	488,80	57,90	571,68	**B**	59
9	ABS/NBS Hanau - Erfurt	4.343	0,54	0,71	0,00	1,25	**P**	60
10	a) ABS Paderborn - Bebra - Erfurt - Weimar - Jena - Chemnitz	340	0,00	60,92	51,95	112,87	**B**	61-62
	b) ABS Paderborn - Halle	9	0,00	6,55	0,00	6,55	**I**	63-64
11	ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig / Dresden	1.740	10,23	576,91	79,69	666,83	**B**	65-67
12	ABS Uelzen - Langwedel / Oldenburg - Wilhelmshaven	179	0,34	2,70	2,01	5,05	**P**	68-69
13	ABS Pinneberg - Elmshorn	196	0,00	9,81	0,21	10,02	**B**	70
14	ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg	292	0,47	108,44	3,16	112,07	**B**	71-72
15	ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen	670	0,52	29,27	11,47	41,26	**B**	73
16	ABS Hagen - Gießen	299	0,00	0,00	0,00	0,00	**P**	74
17	ABS (Paris-) Grenze D/F - Saarbrücken - Ludwigshafen / Kehl - Appenweier	463	6,64	77,22	38,85	122,71	**B**	75-76
18	ABS/NBS Hanau - Nantenbach / Würzburg - Iphofen	945	0,00	2,43	0,14	2,57	**P**	77
19	ABS Bingerbrück / Gau Algesheim - Bad Kreuznach - Neustadt (Weinstr) - Landau - Karlsruhe	419	0,00	0,00	0,00	0,00	**P**	78
20	ABS Darmstadt - Mannheim	452	0,00	0,00	0,00	0,00	**P**	79
21	ABS Berlin - Dresden	992	4,47	18,82	38,20	61,49	**P**	80
22	ABS/NBS Hamburg / Bremen - Hannover	1.278	0,00	0,51	0,11	0,62	**P**	81
23	ABS Hamburg-Rothenburgsort - Hamburg-Eidelstedt	107	0,00	0,39	0,80	1,19	**P**	82
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 2. Stufe	[3]						83
25	Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe	1.300	325,24	220,80	6,55	552,59	**P/B/I**	84-86
26	CIR - ELKE	129	5,57	121,15	0,99	127,71	**B**	87
27	Ausbau von Knoten: Halle / Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt, Hannover	1.647	5,57	183,88	102,86	292,31	**P/B**	88-89
28	Knoten Berlin incl. Flughafenanbindung	6.130	213,28	2.866,14	327,65	3.407,07	**B**	90-96
29	Länderübergreifende Projekte							
	a) ABS München - Lindau -Grenze D/A (-Zürich)	41	0,00	0,26	0,36	0,62	**P**	97-98
	b) ABS Dresden - Grenze D/C (-Prag)	110	0,00	93,90	15,89	109,79	**B**	99-100
	c) ABS Berlin - Frankfurt (Oder) - Grenze D/P (-Warschau)	316	0,00	67,15	17,58	84,73	**B**	101
	Summe - Neue Vorhaben -	35.437	1.537,07	9.900,59	903,99	12.341,65		
	Summe - Überhang -	34.031	12.848,99	11.374,77	1.394,93	25.618,71		
	Gesamtsumme	**69.468**	**14.386,06**	**21.275,36**	**2.298,92**	**37.960,36**		

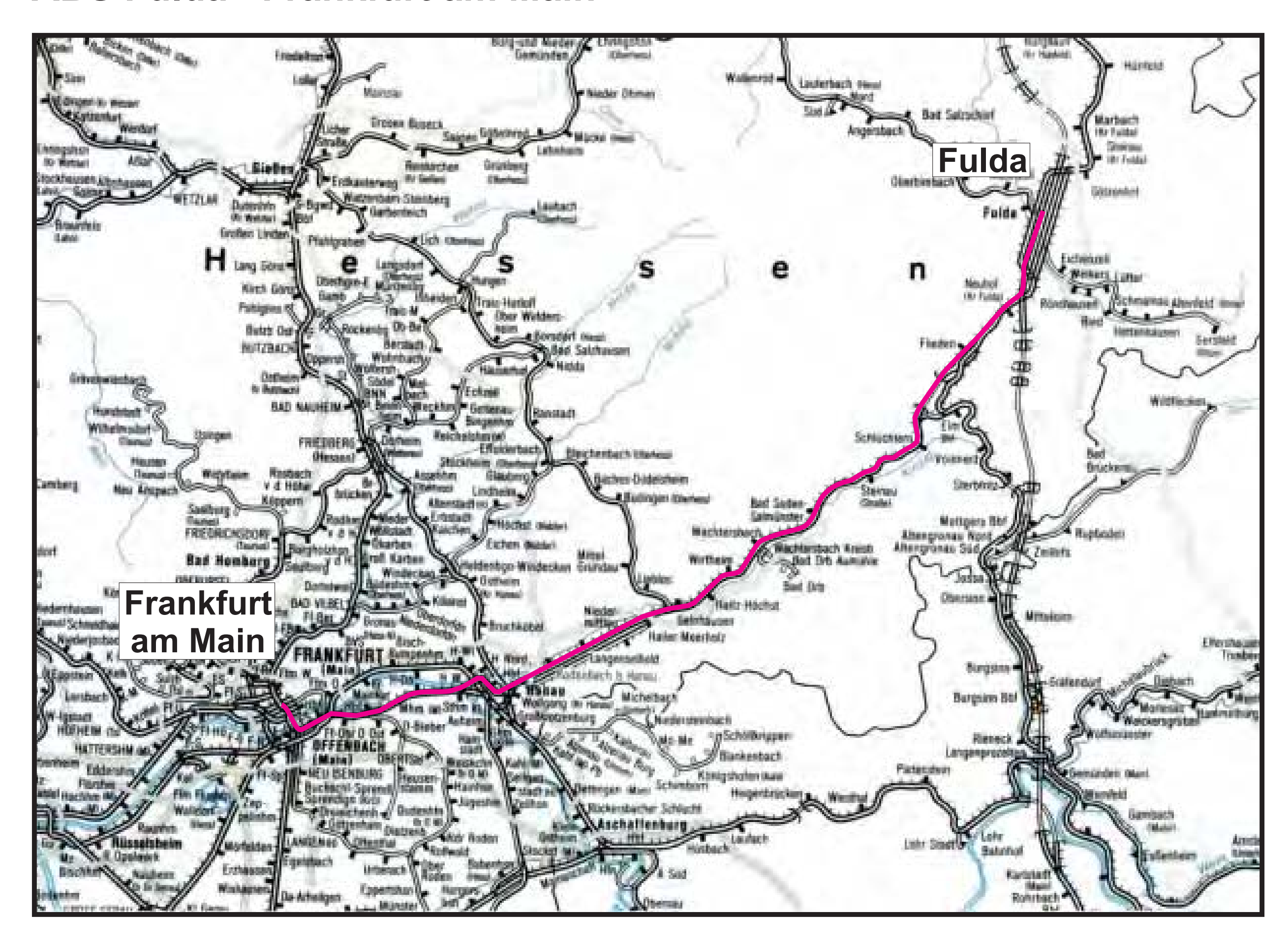
[1] P = Planung; B = Bau; I = in Betrieb

[2] Kostenänderung resultiert aus der Berücksichtigung der Teilmaßnahme "Stammstrecke Oebisfelde - Staaken"

[3] Im Betrag des Projektes Nr. 25 enthalten.

Teil B (Projektbezogener Teil)

Projekt Nr. 2 - Überhang - ABS Fulda - Frankfurt am Main



1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Kapazität durch Bau eines dritten Gleises und Verkürzung der Fahrzeit im Personen- und Güterverkehr durch abschnittsweise Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h und dadurch entfallende Überholungsaufenthalte, mit der Folge einer erheblichen Verbesserung im Regional- und Nahverkehr.

Geplante Maßnahmen:

- Bau eines dritten Gleises zwischen Hanau-Wolfgang und Gelnhausen
- Bau bzw. Verlängerung von 750 m langen Überholungsgleisen in fünf Bahnhöfen
- Bau von acht Linienverbesserungen
- Beseitigung von 20 Bahnübergängen und Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik

Aufgrund der Überschneidung mit der Ausbau- und Neubaustrecke Hanau - Erfurt (Neues Vorhaben - Projekt Nr. 9) sind teilweise neue Zielsetzungen erforderlich, die einen mehrgleisigen Ausbau des Abschnittes Fulda - Flieden einschließen.

Noch Projekt Nr. 2 - Überhang - ABS Fulda - Frankfurt am Main

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	104 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 - 200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	55 Min.
nach Bauende	46 Min.
Gesamtkosten gemäß IP	407 Mio. €

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

Planfeststellung:

- Für die Vollendung des dreigleisigen Ausbaus im verbliebenen Abschnitt Gelnhausen - Hailer bzw. Gelnhausen Bf läuft ein Planänderungsverfahren, das auch die Lösung der Ersatzwasserproblematik Stadtwerke Gelnhausen und den Ersatz von drei Bahnübergängen (BÜ 10, 11, 12) beinhaltet. Nach der 3. Planänderung wird der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens Mitte 2003 erwartet.
- Für die Linienverbesserung Neuhof wurde im Dezember 2001 das gemeinschaftliche Planfeststellungsverfahren BAB A66 / Strecke DB eingeleitet.
- Für das Planfeststellungsverfahren Ersatz des Bahnübergangs Heideäckerstraße in Hanau wird nach einer erneuerten Planänderung in der 2. Jahreshälfte 2003 der Abschluss erwartet.

Baubeginn:
1987

Realisierte Maßnahmen:

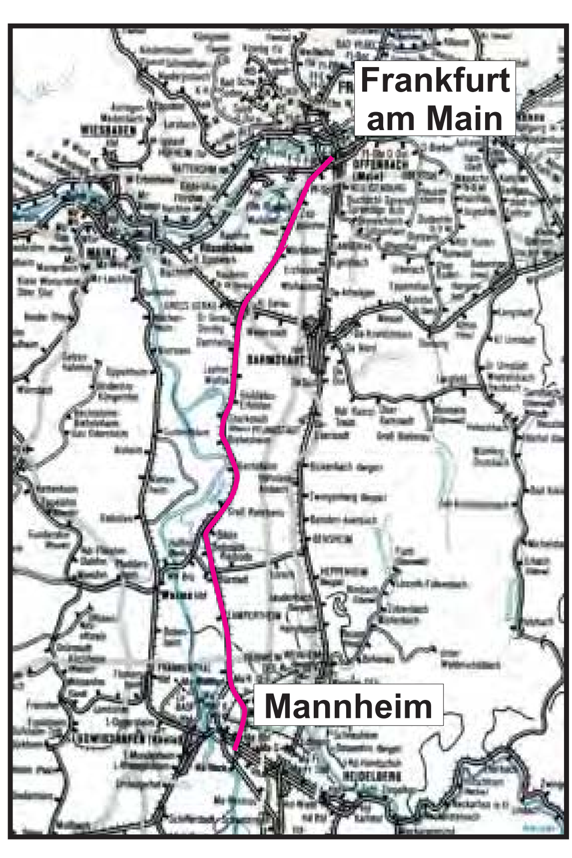
- dreigleisiger Ausbau Hanau-Wolfgang bis Hailer
- 3 Linienverbesserungen
- 12 Bahnübergänge beseitigt

Bauaktivitäten:
Ausgleichsmaßnahmen und Schallschutzmaßnahmen

Inbetriebnahme:

1991	(1. Baustufe)
Vsl. 2008	(2. Baustufe)

Projekt Nr. 3 - Überhang - ABS Frankfurt am Main - Mannheim, 2. Stufe



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verknüpfung der Zentren Rhein/Main und Rhein/Neckar.

Verkürzung der Fahrzeit durch Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h.

Geplante Maßnahmen:

- Bau von 10 Linienverbesserungen
- Beseitigung von 30 Bahnübergängen
- Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik
- Neubau und Verlängerung von Überholungsgleisen
- Linienverbesserung Mörfelden (wurde zurückgestellt)

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	79 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 - 200 km/h

Fahrzeit:

vor Baubeginn	39 Min.
nach Bauende	33 Min.

Gesamtkosten gemäß IP:	275 Mio. €

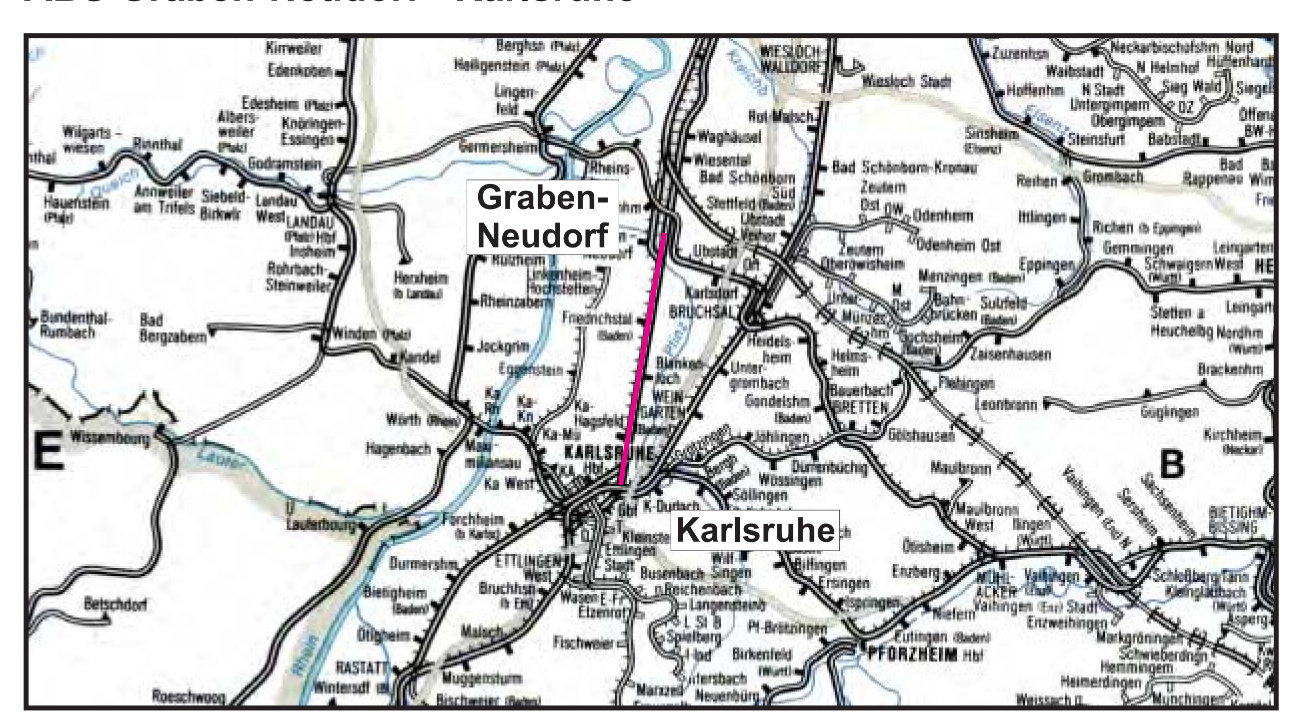
3. Projektstand

- 9 Linienverbesserungen realisiert
- 21 Bahnübergänge beseitigt
- Beseitigung BÜ 66 in Riedstadt im Bau

Die Baumaßnahmen sind weitgehend abgeschlossen. Seit 1991 ist die Strecke überwiegend mit 200 km/h befahrbar. Unter Berücksichtigung der derzeit laufenden Planungen zur ABS Rhein/Main - Rhein/Neckar ist das Projekt, qualifiziert abzuschließen.

Die noch ausstehenden 8 BÜ-Beseitigungsmaßnahmen befinden sich in der Planung und werden im Rahmen von gesonderten Sammelvereinbarungen realisiert.

Projekt Nr. 4 - Überhang - ABS Graben-Neudorf - Karlsruhe



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Fahrzeit zwischen den Zentren Mannheim und Karlsruhe.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	21 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	9 Min.
nach Bauende	8 Min.
Gesamtkosten:	15 Mio. €

3. Projektstand

Ausbau auf durchgehend 200 km/h und Beseitigung von 11 Bahnübergängen abgeschlossen.

Raumordnung:
Nicht erforderlich

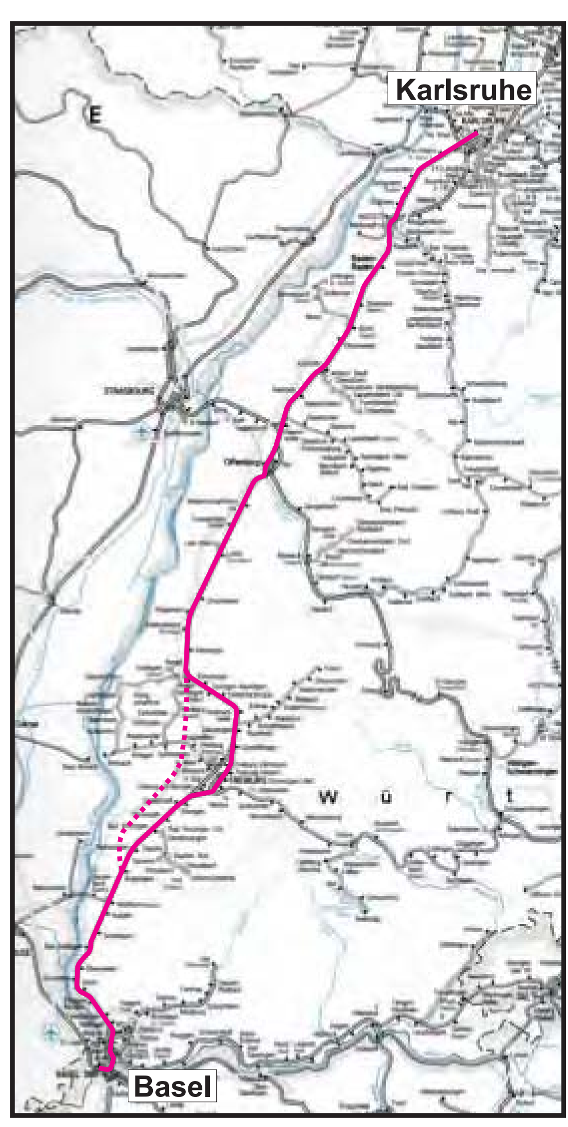
Planfeststellung:
Beschluss vom 18. September 1992

Baubeginn:
1987

Bauaktivitäten:
Abgeschlossen

Inbetriebnahme:
1994

Projekt Nr. 5 - Überhang -
ABS/NBS Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reise- und Transportzeiten. Beseitigung von Kapazitätsengpässen u. a. zur Verbesserung des Zulaufs zu den Schweizer Alpenübergängen.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau auf 4 Gleise und Linienverbesserungen
- Erhöhung der Geschwindigkeit auf 2 Gleisen bis auf 250 km/h
- Bahnübergangsbeseitigungen

Der viergleisige Ausbau des Südabschnittes Offenburg - Basel erfolgt bedarfsorientiert im zeitlichen Versatz zum nördlichen Teil.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit wurde im Südabschnitt zunächst das Pilotprojekt CIR-ELKE realisiert (siehe Projekt Nr. 26 -Neue Vorhaben -).

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	190 km
Karlsruhe - Offenburg	68 km
Offenburg - Basel	122 km
zzgl. Güterumfahrung Freiburg	44 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	250 km/h
Güterumfahrung Freiburg und Ausbau Rheintalbahn abgestuft	160 km/h - 200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	100 Min.
nach Bauende	69 Min.
Gesamtkosten gemäß IP:	3.406 Mio. €

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

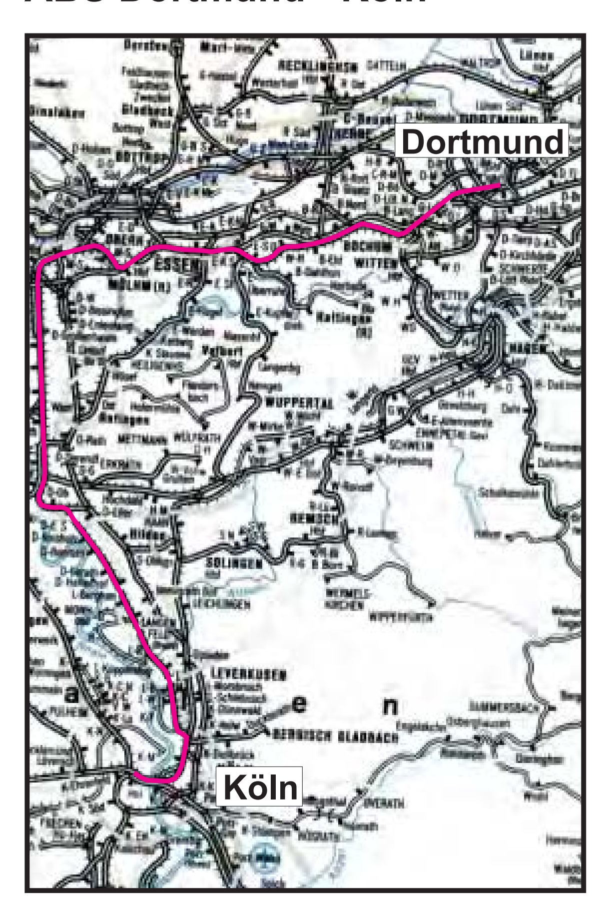
Planfeststellung:

- Abschnitt Karlsruhe - Rastatt (Tunnellösung) festgestellt
- Abschnitt Rastatt - Offenburg festgestellt
- Abschnitt Schliengen - Eimeldingen abgeschlossen
- Abschnitt Haltingen - Weil/Rhein eingeleitet

Baubeginn:
Dezember 1987

Bauaktivitäten:
Abschnitt Rastatt Süd - Offenburg im Bau

Projekt Nr. 6 - Überhang - ABS Dortmund - Köln



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeit, Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

Geplante Maßnahmen:

- Geschwindigkeitserhöhung auf durchgehend 160 km/h, abschnittsweise auf 200 km/h
- Beseitigung von Bahnübergängen
- Bau von 750 m langen Überholungsgleisen

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	122 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 - 200 km/h
Gesamtkosten:	58 Mio. €

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

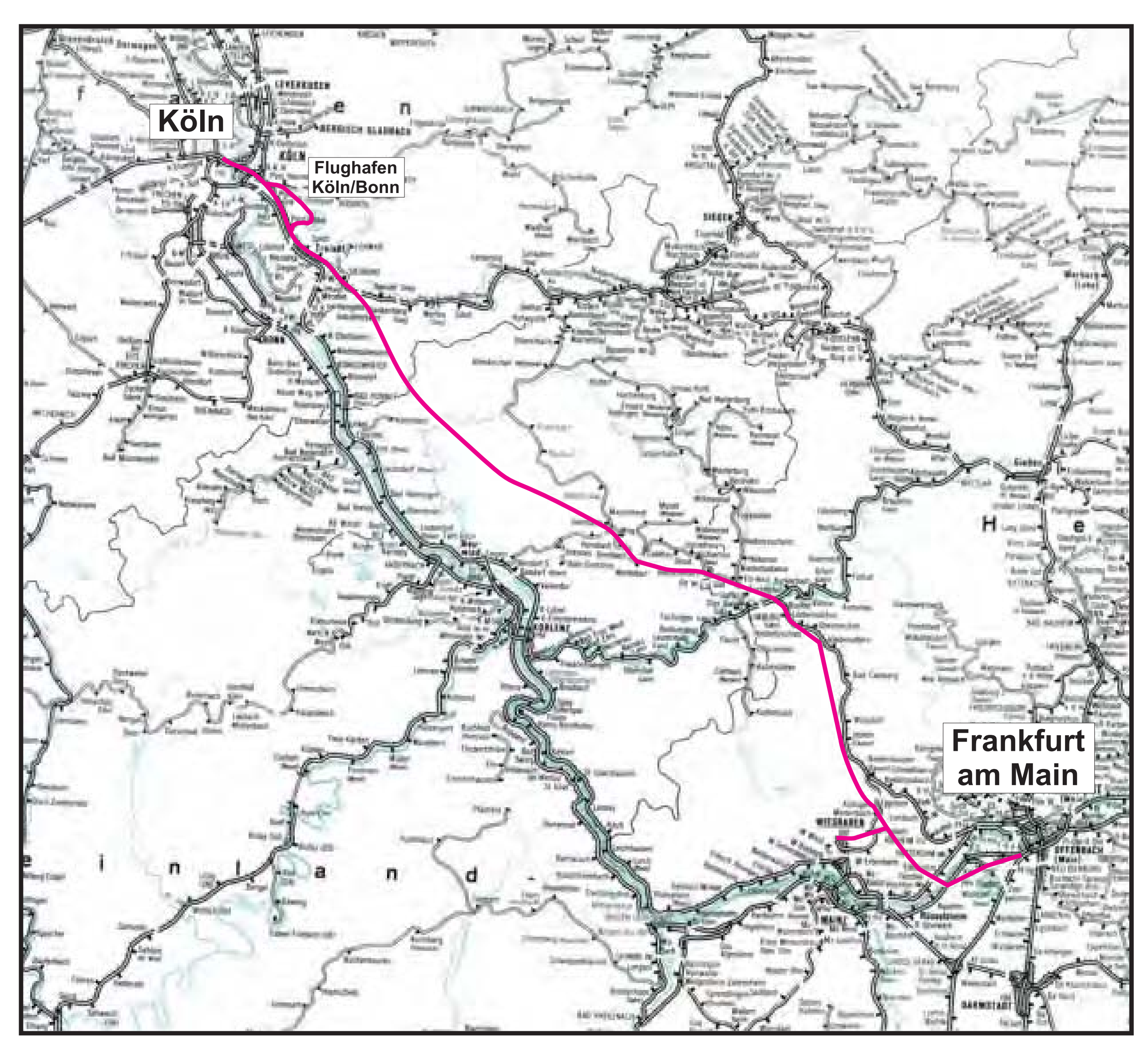
Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
April 1988

Bauaktivitäten:
Abgeschlossen

Inbetriebnahme:
Juni 1991

Projekt Nr. 7 - Überhang - NBS Köln - Rhein/Main



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der verkehrlichen Beziehungen zwischen Rhein/Ruhr und Rhein/Main/Neckar durch den Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke. Verkürzung der Reisezeit, Beseitigung von Kapazitätsengpässen sowie Verbesserung des Regional- und Nahverkehrs und Kapazitätserweiterung für den Güterverkehr im Rheingraben.

Geplante Maßnahmen:

- Neubau für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 300 km/h zwischen Siegburg und Frankfurt am Main - Flughafen
- Anbindung der Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz
- Direkte Verbindung zur Ausbaustrecke nach Mannheim
- Neubau der Unterwegsbahnhöfe Limburg, Montabaur und Siegburg und Anschluss des Verkehrsflughafens Frankfurt am Main
- Bau der Flughafenspange in Köln zum Anschluss des Flughafens Köln/Bonn (Finanzierung aus Bonn/Berlin - Ausgleich)

Noch Projekt Nr. 7 - Überhang - NBS Köln - Rhein/Main

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 177 km

Baulänge: 219 km
(einschl. Flughafenanschluss Köln/Bonn)

Tunnel:
Anzahl 30
Länge 47 km

Talbrücken:
Anzahl 18
Länge 6 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 200 - 300 km/h

Fahrzeit (Köln - Frankfurt am Main):
vor Baubeginn 134 Min.
nach Bauende ca. 1 Std.

Fortgeschriebene Gesamtkosten:
6.015 Mio. €

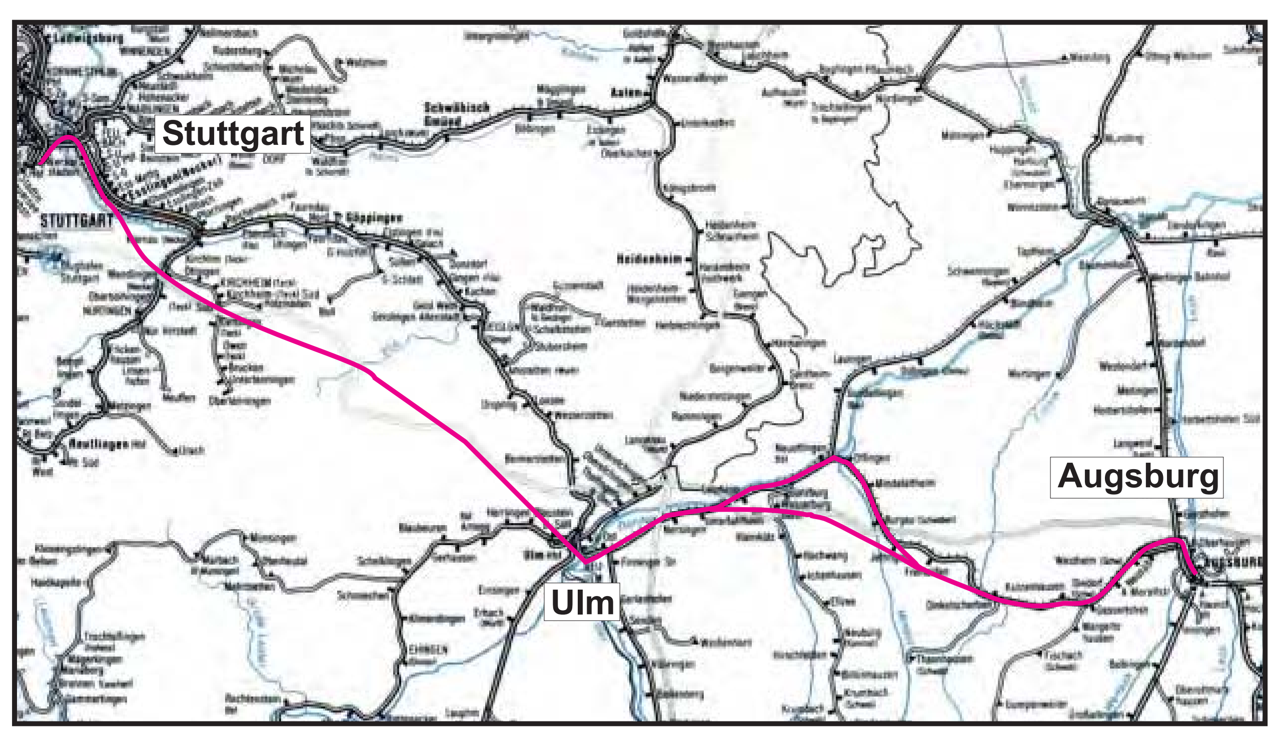
3. Projektstand

Baubeginn:
Dezember 1995

Inbetriebnahme:

- Abschnitt Flughafenbahnhof Frankfurt am Main
  Mai 1999
- Abschnitt NBS Köln - Frankfurt am Main/ Flughafen
  01.08.2002 (als Shuttlebetrieb)
  15.12.2002 (als Regelbetrieb)

Projekt Nr. 8 - Überhang - ABS/NBS Stuttgart - Augsburg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reise- und Transportzeiten zwischen West- und Südosteuropa. Kapazitätserweiterung im Korridor Stuttgart - Ulm - Augsburg und damit auch Anhebung der Qualität im Nah- und Regionalverkehr.
Die Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm ist auf 250 km/h ausgelegt, der Ausbau Ulm - Augsburg auf 200 km/h.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	166 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	250 km/h
ABS	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	93 Min.
nach Bauende	60 Min.
Gesamtkosten gemäß Fünfjahresplan (Stand 1. Januar 1997):	2.748 Mio. €

3. Projektstand

Stuttgart - Neu-Ulm

Raumordnung:

- Verfahren zwischen Wendlingen und Ulm im September 1995 abgeschlossen
- Verfahren für Abschnitt Stuttgart - Wendlingen im September 1997 abgeschlossen

Planfeststellung:

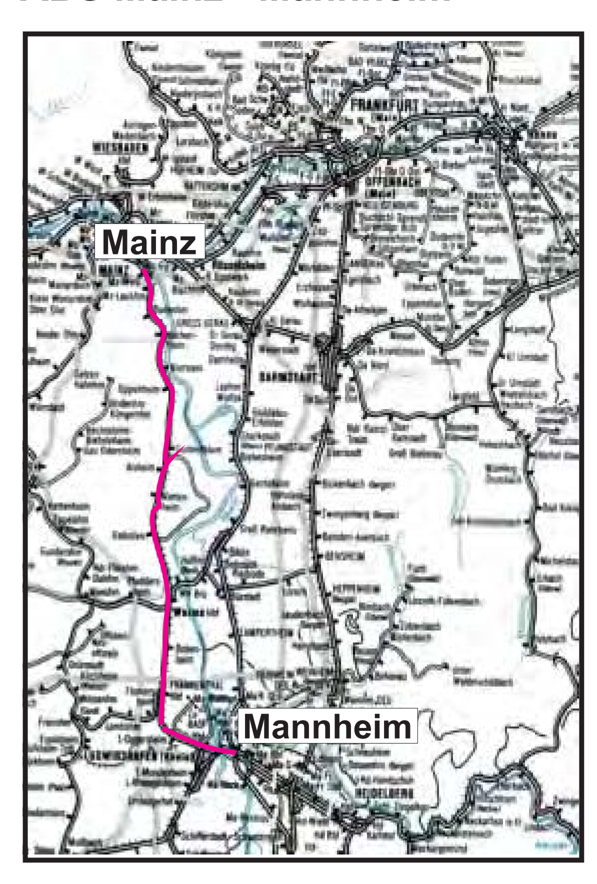
- Für den Abschnitt Kirchheim - Weinheim - Aichelberg im August 1999 abgeschlossen
- Für den Abschnitt Neu-Ulm im November 2001 abgeschlossen.
- Planfeststellungsverfahren für die neue Donaubrücke wurde 2002 eingeleitet

(Neu-Ulm) km 82,749 - Augsburg

Raumordnung:

Verfahren Neu-Ulm - Dinkelscherben noch nicht eingeleitet
(Ggf. Neuer Trassenentscheid im Rahmen des BVWP 2003)

Projekt Nr. 9 - Überhang - ABS Mainz - Mannheim



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbedingungen zwischen den Zentren Mainz, Worms und Mannheim/Ludwigshafen durch Verkürzung der Reisezeiten und Erhöhung der Kapazität.

Geplante Maßnahmen:

- Umbau Bahnhof Mainz Hbf mit höhenfreier Einfahrt von Wiesbaden auf der Nordseite des Bahnhofes (Überwerfungsbauwerk Mainz Hbf Nordkopf)
- Bau eines zweiten zweigleisigen Tunnels zwischen Mainz Hbf und Mainz Süd
- Bau einer neuen zweigleisigen Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim mit Anpassung der Bahnhöfe. Diese Maßnahme wird zusammen mit dem Nahverkehrsvorhaben Nahschnellverkehr Rhein-Neckar realisiert

Nach Abschluss dieser Maßnahmen wird das Vorhaben qualifiziert abgeschlossen.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	70 km
Mainz - Ludwigshafen	67 km
Ludwigshafen - Mannheim	3 km
Tunnel-Länge:	1,3 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 - 200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	40 Min.
nach Bauende	35 Min.
Gesamtkosten gemäß IP:	393 Mio. €

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

Planfeststellung:

- für das Überwerfungsbauwerk MainzHbf Nordkopf, den neuen Mainzer Tunnel, die Bereiche Guntersblum, Ludwigshafen, Rheinbrücke und Mannheim Hbf abgeschlossen
- Für den Bereich Bobenheim/ Roxheim, Frankenthal und Oggersheim liegt noch kein Beschluss vor .

Baubeginn:
Mai 1995

Bauaktivitäten:

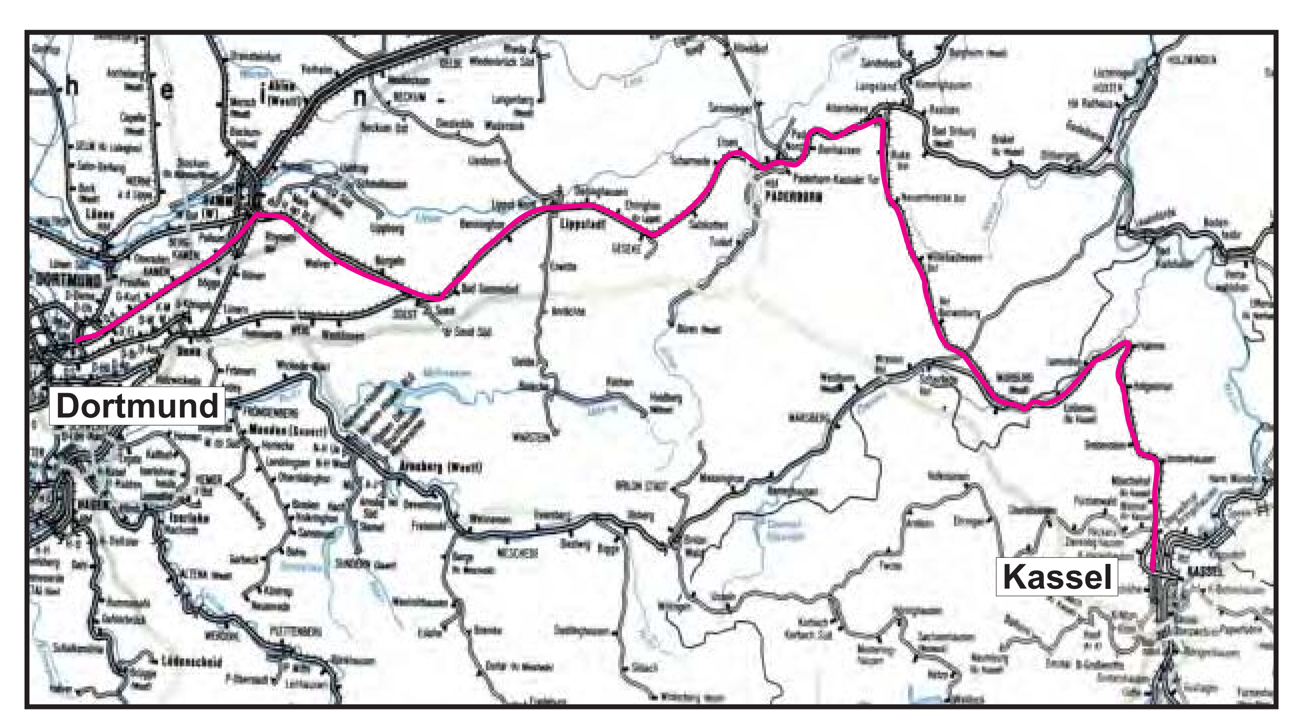
- Neuer Mainzer Tunnel im Rohbau fertiggestellt. Beginn der Bauarbeiten viergleisiger Ausbau Neuer Mainzer Tunnel März 2002. Inbetriebnahme 08/2003, fahrplanwirksam 12/2003
- Überwerfungsbauwerk Mainz Hbf Nordkopf: Beginn Bauarbeiten der höhenfreien Einfahrt von Wiesbaden auf der Nordseite des Bahnhofes Mainz Ende 2002.
- mehrgleisiger Ausbau im Bereich Ludwigshafen Mitte seit April 1998

Noch Projekt Nr. 9 - Überhang - ABS Mainz - Mannheim

Inbetriebnahme:

- Mainz Hbf (Bahnsteig 4)
  September 1996
- 5 Bahnübergänge beseitigt
- Rheinbrücke Ludwigshafen (Stahlbau) fertiggestellt
  September 1999
- Teilinbetriebnahme mehrgleisiger Ausbau Ludwigshafen - Mannheim
  Dezember 2003
- Neuer Mainzer Tunnel im Rohbau fertiggestellt

Projekt Nr. 10 - Überhang - ABS Dortmund - Kassel



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Ober- und Mittelzentren Dortmund, Soest, Lippstadt, Paderborn, Warburg und Kassel.

Verkürzung der Reisezeiten im Fernverkehr und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch Erhöhung der Geschwindigkeit auf 150 km/h bis 200 km/h.

Geplante Maßnahmen:

- Beseitigung aller Bahnübergänge im 200 km/h-Abschnitt Hamm - Paderborn
- Bau von Linienverbesserungen
- Umfahrung des hangrutschgefährdeten Abschnittes im Bereich Neuenheerse
- Streckenertüchtigung für v = 200 km/h in Teilabschnitten zwischen Altenbeken und Warburg
- Umfahrung Hümme
- Beseitigung von Bahnübergängen im Bereich Hofgeismar

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	
vor Ausbau	215 km
nach Ausbau	210 km
Baulänge:	
Dortmund - Paderborn	108 km
Paderborn - Kassel	102 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	150 - 200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	140 Min.
nach Bauende	100 Min.
Gesamtkosten gemäß IP:	727 Mio. €

Noch Projekt Nr. 10 - Überhang - ABS Dortmund - Kassel

3. Projektstand

3.1 Abschnitt Dortmund - Paderborn

Planungsstand:

Die Bauaktivitäten waren ursprünglich in 27 Einzelmaßnahmen zusammengefasst.
Die Maßnahmen Linienverbesserung Nordbögge und Umbau Bf Hamm wurden komplett abbestellt. Von den übrigen 25 Maßnahmen wurden 3 Teilmaßnahmen abbestellt (Linienverbesserung in Soest und Lippstadt und ein Planumsschutzschicht Abschnitt im Bereich Welver). Bei 3 Maßnahmen sind noch Restarbeiten erforderlich (Lückenschluss Schallschutzwand, Oberleitungsregulierung und Erstellung von Sbk-Signalen), deren Realisierung vom Abschluss der BÜ-Beseitigungen abhängig ist.

Planfeststellung:

Planfeststellungsverfahren waren bei insgesamt 4 Einzelmaßnahmen erforderlich. 2 Verfahren sind rechtskräftig abgeschlossen. Die Verfahren für die Linienverbesserung Soest und Lippstadt wurden zurückgezogen

Baubeginn:

1989

Bauaktivitäten:

Zur Zeit werden die Voraussetzungen für eine Streckengeschwindigkeit von 200 km/h geschaffen (Aufhebung BÜ)

Inbetriebnahme:

- Schnellfahrbetrieb im Teilabschnitt Soest - Lippstadt
  Mai 1998
- Elektrische Bahnhofsinsel Soest
  Sommer 2000
- Schnellfahrbetrieb in den Teilabschnitten Dortmund - Soest und Lippstadt - Paderborn nach Aufhebung der restlichen BÜ - vsl. 2007

3.2 Abschnitt Paderborn - Kassel

Planungsstand:

Gesamtplanung ist für alle Abschnitte bis auf die Streckenertüchtigung abgeschlossen

Raumordnung:

Alle Verfahren abgeschlossen

Planfeststellung:

Paderborn - Kassel 5 Verfahren abgeschlossen, 1 Verfahren eingeleitet, 5 Verfahren werden nicht weitergeführt. 1 Verfahren ist noch einzuleiten.

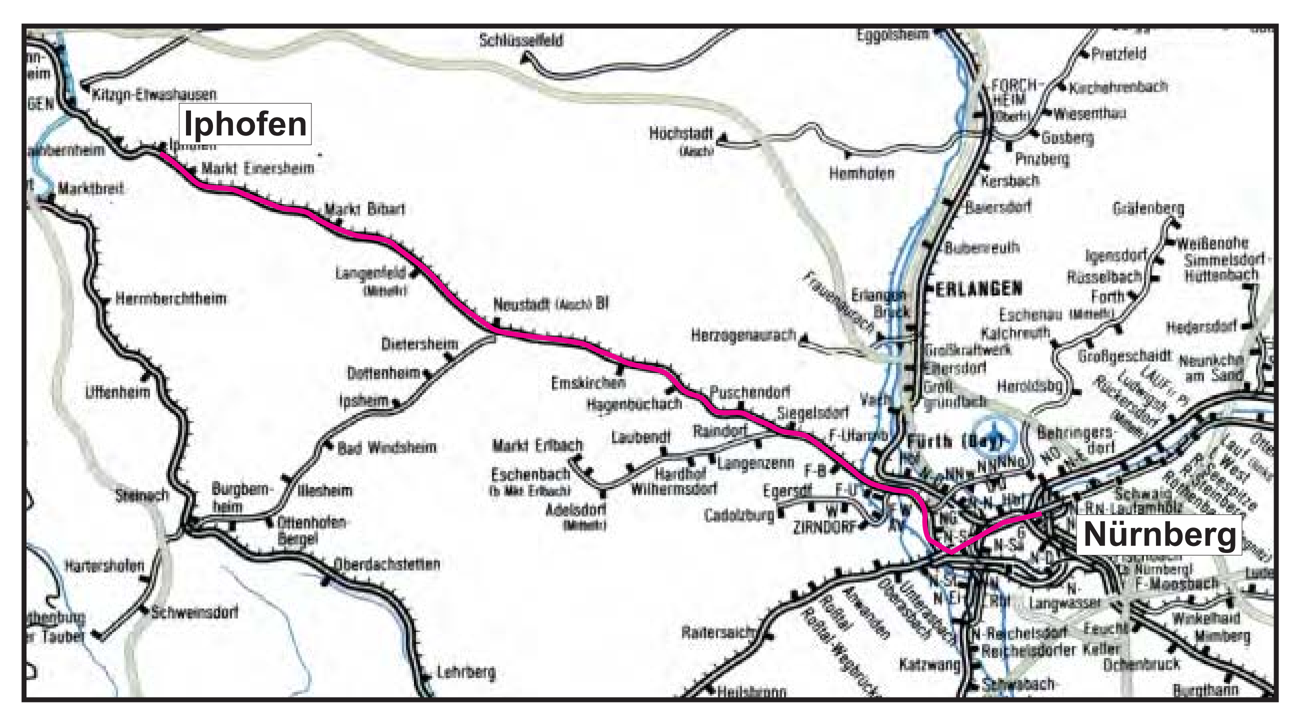
Baubeginn:

August 1997

Bauaktivitäten:

Herstellung der Umfahrung des hangrutschgefährdeten Bereiches im Abschnitt Neuenheerse/Willebadessen. Hierzu sind der Eggetunnel (2880 m), 12 Brückenbauwerke, 1 Galeriebauwerk und umfangreiche Stützwand-, Erd- und Oberbauarbeiten im Bau.
Inbetriebnahme im Debzember 2003

Projekt Nr. 11 - Überhang -
ABS Iphofen - Nürnberg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitative Verbesserung der Achse Würzburg - Nürnberg und Verbesserung der Anbindung des fränkischen und bayerischen Raumes an die Neubaustrecke Hannover - Würzburg.

Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 200 km/h zwischen Iphofen und Neustadt (Aisch) durch 12 Linienverbesserungen mit insgesamt 18 km Länge einschließlich Linienzugbeeinflussung. Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 140 - 160 km/h zwischen Neustadt (Aisch) und Nürnberg durch 3 Linienverbesserungen (7 km Länge).

Beseitigung mehrerer Bahnübergänge, Verbesserung des Regional- und Nahverkehrs durch Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	70 km
Iphofen - Neustadt (Aisch)	29 km
Neustadt (Aisch) - Nürnberg	41 km

Entwurfsgeschwindigkeit:

Iphofen - Neustadt (Aisch)	200 km/h
Neustadt (Aisch) - Nürnberg	140 - 160 km/h

Fahrzeit:

vor Baubeginn	35 Min.
nach Bauende	30 Min.

Gesamtkosten gemäß IP: 175 Mio. €

3. Projektstand

Planungsstand:
Alle erforderlichen Planfeststellungen sind abgeschlossen

Baubeginn:
1990

Inbetriebnahme:
Mai 1999

Projektstand:
Abschluss bis Ende 2003

Projekt Nr. 12 - Überhang - NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Anbindung Münchens und des südbayerischen Raumes Richtung Norden, Herstellung einer leistungsfähigen Verbindung der Ballungsräume im Korridor Berlin - München bzw. auf der europäischen Achse Berlin - Verona - Mailand.

Verkürzung der Fahrzeit Nürnberg - München auf rund eine Stunde.

NBS Nürnberg - Ingolstadt

Der Neubauabschnitt Nürnberg - Ingolstadt wird für 300 km/h ausgelegt und dient sowohl dem Personen- als auch dem schnellen Güterverkehr. Die neue Strecke verläuft gemeinsam mit der Strecke Regensburg - Nürnberg bis Nürnberg - Fischbach und zweigt höhenfrei vor dem Bahnhof Feucht in südliche Richtung ab. Im weiteren Verlauf lehnt sie sich weitgehend an die BAB A 9 Berlin - München bis nördlich Ingolstadt an und schließt im Bahnhof Ingolstadt Nord an die Strecke Treuchtlingen - Ingolstadt an. Im Stadtbereich Ingolstadt wird die Überquerung der Donau dreigleisig ausgebaut.

ABS Ingolstadt - München

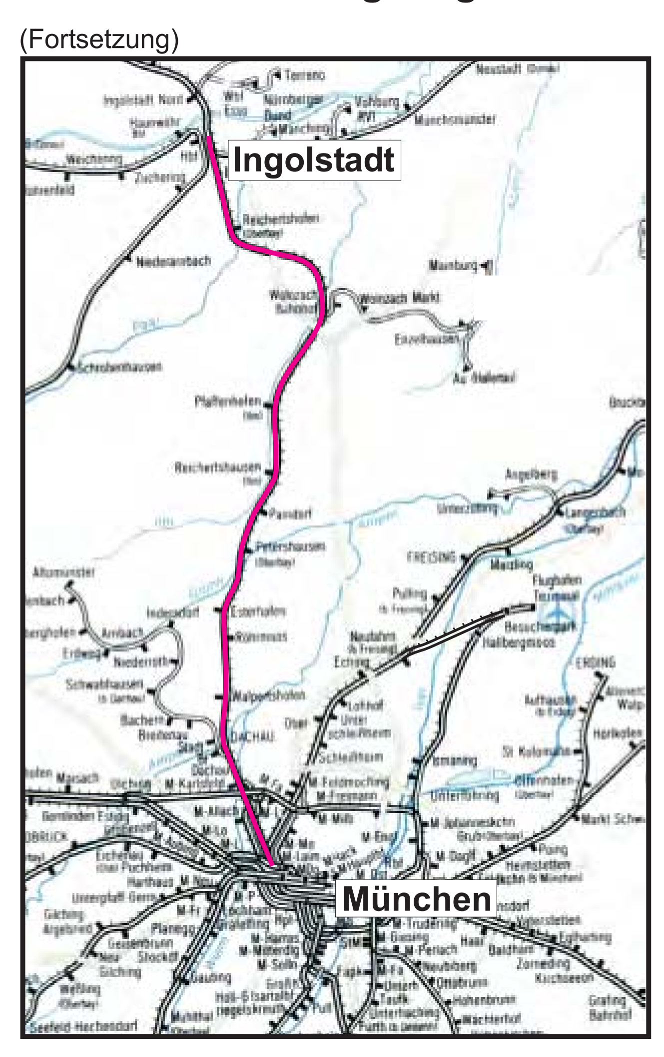
Der Ausbauabschnitt Ingolstadt - München wird in folgenden Abschnitten mit den entsprechenden Parametern ausgebaut und kapazitiv aufgerüstet:

- Ingolstadt - Wolnzach (Option bis 200 km/h) 160 km/h
- Wolnzach - Petershausen 190 km/h
- Petershausen - Obermenzing 200 km/h

Im Zulauf auf München zwischen Petershausen und Obermenzing erfolgt ein drei- bzw. viergleisiger Ausbau. Die Kosten hierfür werden von Petershausen bis Dachau nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) finanziert. Die Finanzierung des Streckenabschnittes von Dachau bis Obermenzing erfolgt zu 50 % über das Projekt Nr. 12 und zu 50 % über den “S-Bahn-Bau- und Finanzierungsvertrag” mit dem Freistaat Bayern über den Streckenausbau im Großraum München zur Einführung des 10-Minuten-Takts der S-Bahn München.

Noch Projekt Nr. 12 - Überhang - NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München

(Fortsetzung)



2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	171 km
Nürnberg - Ingolstadt	89 km
Ingolstadt - München	82 km
Baulänge:	161 km
Nürnberg - Ingolstadt	83 km
Ingolstadt - München	78 km
Tunnel:	
Anzahl	9
Länge gesamt	27,0 km
Große Brücken:	
Anzahl	7
Länge gesamt	1 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	300 km/h
ABS	160 - 200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	98 Min.
derzeit	104 Min.
nach Bauende	64 Min.
Gesamtkosten gemäß IP:	1.979 Mio. €

Noch Projekt Nr. 12 - Überhang - NBS/ABS Nürnberg - Ingolstadt - München

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

Planfeststellung:

NBS: Alle Planfeststellungsverfahren in den 14 Planfeststellungsabschnitten liegen seit Februar 1999 vor, Bahnstromleitung seit April 2000. Planänderungsverfahren wurden z.B. eingeleitet für Feste Fahrbahn statt Schotteroberbau (10 von 13 Beschlüssen liegen vor) oder Brand- und Katastrophenschutz beim Tunnelbau (3 von 9 Beschlüssen liegen vor).

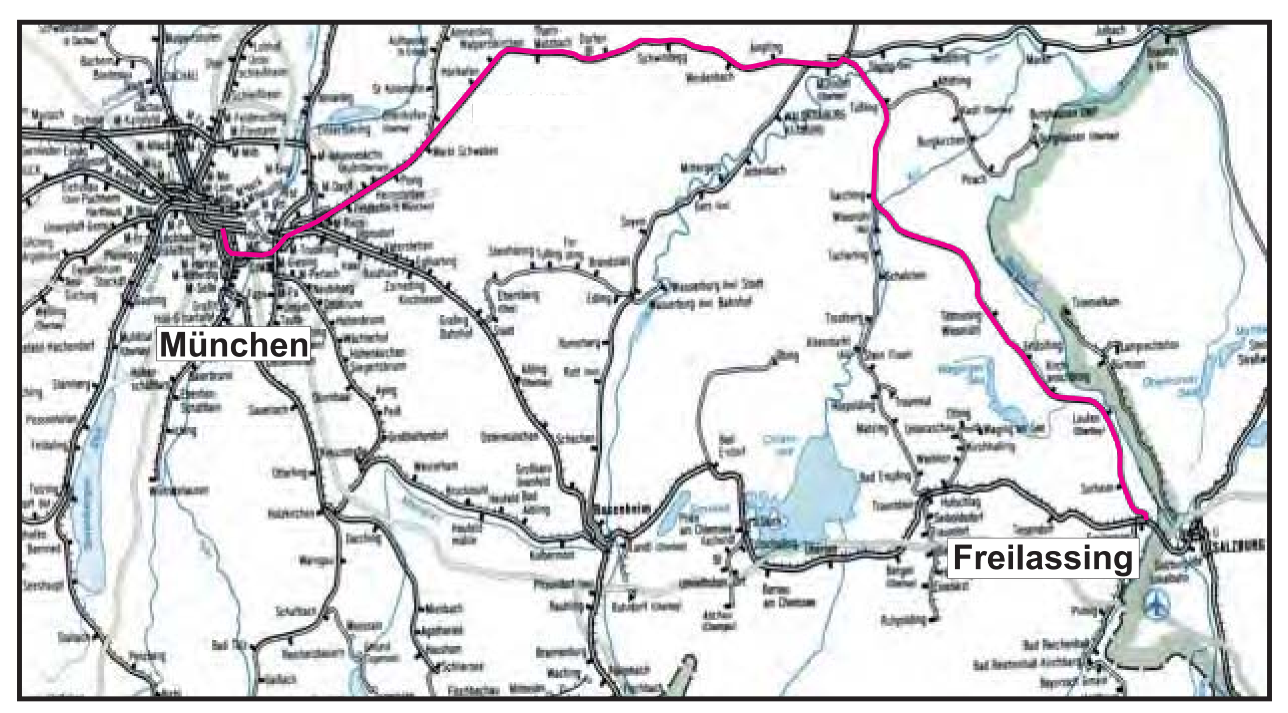
ABS: Von 18 Planfeststellungsabschnitten / -verfahren liegen derzeit 12 rechtskräftige Beschlüsse vor.
6 Beschlüsse sind noch im Verfahren. Der Abschluss dieser Verfahren wird Mitte des Jahres 2003 erwartet.

Bauaktivitäten:

NBS: Ab Sommer 1994 Beginn der Bauarbeiten im Ausfädelungsbereich Fischbach/Feucht; bis Mai 2003 Fertigstellung der Festen Fahrbahn .
Im Herbst 1998 Baubeginn in den klassischen Neubaustreckenlosen Nord, Mitte und Süd; Brücken und Durchlässe sind im Rohbau fertig. Erdbauarbeiten zu ca. 85 % fertig. Baubeginn Feste Fahrbahn ab Herbst 2003; dann auch Errichtung der Regionalbahnhöfe Allersberg und Kinding.
Vortriebsarbeiten in den 6 bergmännischen Tunneln wurden bis Frühjahr 2001 abgeschlossen; 3 Tunnel mit Beton-Innenschale sind fertig; in 3 Tunneln fand Karsterkundung und -sanierung statt; Innenschalearbeiten laufen dort teilweise noch. In den beiden in offener Bauweise geplanten Tunneln Offenbau und Denkendorf mussten die Bauverfahren geändert werden; Arbeiten laufen dort mit Hochdruck.
Baubeginn im Abschnitt Knoten Ingolstadt war im Frühjahr 1999; Bauarbeiten einschließlich Audi-Tunnel mit der Herstellung Fester Fahrbahn und Umbau Bhf. Ingolstadt-Nord konnte zum Jahresende 2002 weitgehend abgeschlossen werden.

ABS: Von Herbst 1998 bis Ende 1999 Abschluss einzelner vorgezogener Brückenbaumaßnahmen und Bahnsteigunterführungen.
Im Frühjahr 2000 Baubeginn im mittleren Bauabschnitt Petershausen - Röhrmoos.
Ostern 2002 Inbetriebnahme von ca. 20 km neuen Gleisen im Abschnitt Petershausen - Röhrmoos.
Ab April 2002 Baubeginn im südlichen Bauabschnitt Röhrmoos - Dachau - München-Obermenzing.
Februar 2003 Vergabe des Bauauftrags Rohrbach im Bauabschnitt Nord; Baubeginn vsl. im April 2003.

Projekt Nr. 13 - Überhang - ABS München - Mühldorf - Freilassing



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbeziehungen mit Österreich durch den Ausbau des Abschnittes zwischen München und Freilassing.

Geplante Maßnahmen:

- Erhöhung der Geschwindigkeit auf konventionell 160 km/h und für NeiTech auf 200 km/h durch Trassenkorrekturen und Linienverbesserungen
- Im Abschnitt München Ost - Markt Schwaben werden die ABS-Maßnahmen zusammen mit dem S-Bahn-Ausbau (S 6) realisiert (viergleisiger Ausbau)
- Zunächst teilweise zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Markt Schwaben - Mühldorf, und Neubau einer Verbindung zwischen München-Riem und München-Trudering (Truderinger Kurve) später zweigleisiger Ausbau der Gesamtstrecke in mehreren Baustufen
- Elektrifizierung der Strecke ab Markt Schwaben, Beseitigung von Bahnübergängen

Die vorgesehenen Maßnahmen ermöglichen über die Fahrzeitreduzierung hinaus auch wesentliche Verbesserungen/Verdichtungen im Regionalverkehr Südostbayerns.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	141 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
NeiTech:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	82 Min.
nach Bauende	62 Min.
Gesamtkosten gemäß IP:	825 Mio. €

3. Projektstand

Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
Abschnitt Mettenheim bestandskräftig, 1998 6 weitere Verfahren eingeleitet, davon:
2 Verfahren vsl. 2003 Beschluss,
4 Verfahren werden 2003 weiter betrieben

Bauaktivitäten:
erst Teilmaßnahmen (vorgezogene Baustufe 1a; Umfahrung Burg am Laim) ab 2002

Projekt Nr. 14 - Überhang - ABS Hamburg-Harburg - Hamburg-Rothenburgsort



1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Durchlässigkeit im Knoten Hamburg durch die Beseitigung der Engpässe (Unterelbekreuz Hamburg-Harburg, Viergleisstrecke Hamburg-Harburg - Hamburg Hbf/ Hamburg Hgbf; Wendeanlage Hamburg Hgbf; Hamburg Hbf) mit Beschleunigung des Güterdurchgangsverkehrs durch entfallende Richtungswechsel und Anbindung an die nördliche Güterbahn.
Der Bau von zwei Streckengleisen für den Güternahverkehr vom Rangierbahnhof Maschen bis Hamburg-Wilhelmsburg (Hafen) mit einer neuen Süderelbebrücke sowie der Gleistausch der Personenzug-/Güterzug-Ferngleise zwischen Hamburg-Harburg und Hamburg Hbf ist realisiert. Weiterhin wurden mit dem Umbau des Bahnhofs Hamburg-Harburg der Richtungsbetrieb hergestellt und die Durchfahrgeschwindigkeit erhöht. Der Neubau der Oberhafenkanalbrücke und des Kreuzungsbauwerks in Maschen (Bereich Meckelfeld für Güterzüge der Relation Maschen - Rothenburgsort - Land Schleswig-Holstein (Nördliche Güterbahn)) sind umgesetzt.

Aufgrund der einzelnen Maßnahmen stehen jetzt im Bereich Norderelbe - Hamburg-Harburg vier unabhängige Strecken zur Verfügung:

- Gleichstrom - S-Bahn
- Güterzuggleise für den Durchgangsverkehr vom Rangierbahnhof Maschen nach Hamburg-Rothenburgsort
- Personenzuggleise (V_{max} = 160 km/h)
- Güterzuggleise für die Bedienung des östlichen Hamburger Hafenbereiches

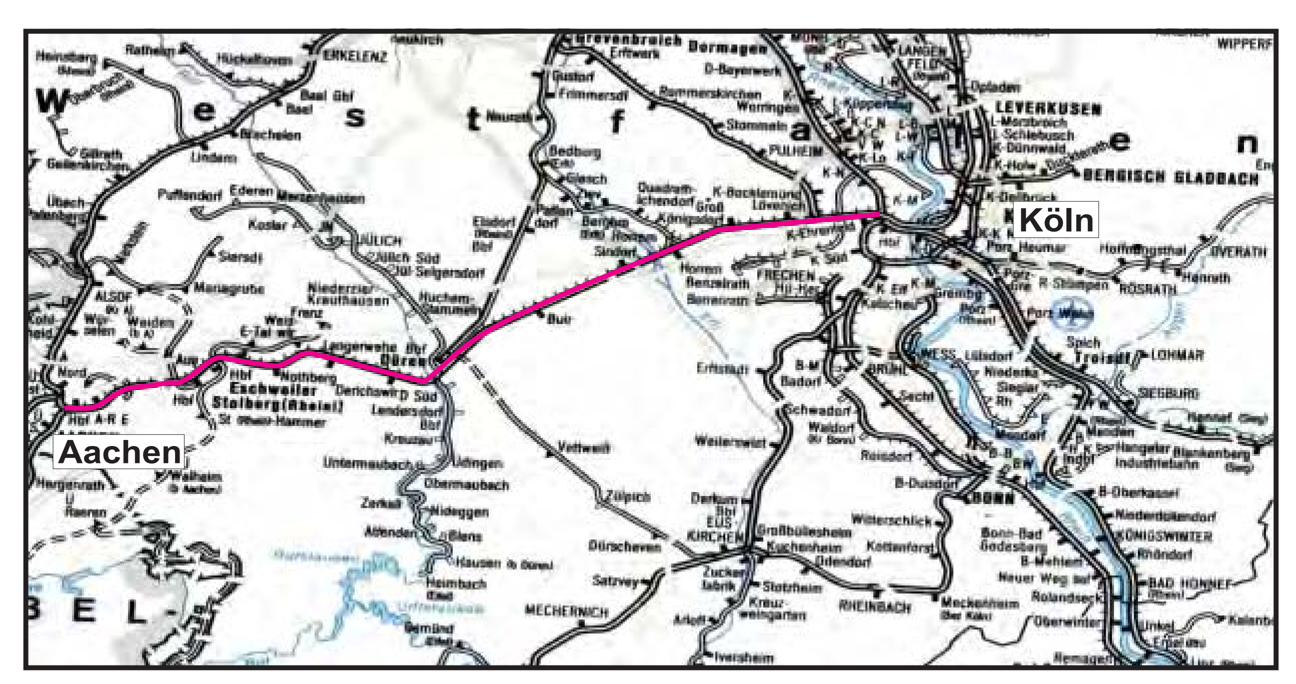
2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	18 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	35 Min.
nach Bauende	12 Min.
Gesamtkosten gemäß IP:	516 Mio. €

3. Projektstand

Realisiert und in Betrieb genommen

Projekt Nr. 15 - Überhang - ABS Köln - Aachen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verknüpfung bedeutender Wirtschaftsregionen und Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen West- und Nordosteuropa. Die Ausbaustrecke Köln - Aachen ist Bestandteil der geplanten Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Paris, Brüssel, Köln, Amsterdam und London (PBKAL).

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur Hochgeschwindigkeitsstrecke in zwei Bauabschnitten:
  - Ausbauabschnitt I
    Köln - Düren ab 1996
    Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zu S-Bahn - Gleisen und Neubau von zwei parallelen Fernbahngleisen
  - Ausbauabschnitt II
    Düren - Aachen
    Ausbau zur Hochgeschwindigkeitsstrecke in der vorhandenen Trasse
- Ausbau des Unterwegsbahnhofs Stolberg und Linienverbesserung Eschweiler

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 69 km

Entwurfsgeschwindigkeit:

Ausbauabschnitt I, Köln - Düren 250 km/h
Ausbauabschnitt II, Düren - Aachen 160 bis 200 km/h

Fahrzeit:
vor Baubeginn 35 Min.
nach Bauende 27 Min.

Gesamtkosten gemäß IP (nur ABS): 429 Mio. €

Noch Projekt Nr. 15
ABS Köln - Aachen

3. Projektstand

Ausbauabschnitt I:
Alle 14 Planfeststellungsbeschlüsse sind rechtskräftig

Ausbauabschnitt II:
Von den ursprünglich vorgesehenen 6 Planfeststellungsabschnitten sind durch zeitliche Zurückstellung einiger Maßnahmen insgesamt 3 Planfeststellungsverfahren geblieben. Davon ist ein Planfeststellungsverfahren bestandskräftig (Langerwehe), 2 Planfeststellungsverfahren (Eschweiler und Stolberg) sind in Vorbereitung

Baubeginn:
1996

Bauaktivitäten:

Ausbauabschnitt I: Köln - Düren
Gemeinsame Realisierung der Ausbaustrecke mit S-Bahn-Linie 13

In 2002 liefen in folgenden Abschnitten Bauarbeiten:

- Bauabschnitt 2: Ehrenfeld Pbf
  Inbetriebnahme S-Bahn-Bahnsteig mit einer Bahnsteigkante
- Bauabschnitt 3: Ehrenfeld Gbf
  Inbetriebnahme Hp Vitalisstraße
- Bauabschnitt 4: Lövenich
  Inbetriebnahme Hp Löwenich
- Bauabschnitt 5: Frechen - Königsdorf
  Inbetriebnahme Hp Frechen - Königsdorf
- Bauabschnitt 7: Horrem
  Inbetriebnahme S-Bahn-Bahnsteige und Ersatz der provisorischen Personenüberführung durch neue Personenunterführung
- Bauabschnitt 8: Sindorf
  Inbetriebnahme Hp Sindorf
- Bauabschnitt 9: Buir
  Inbetriebnahme Hp Buir, Aufhebung BÜ L 276
- Bauabschnitt 10: Düren
  Inbetriebnahme Bahnsteige 1, 2 und 3 (S-Bahn und ABS),
  Inbetriebnahme ESTW Düren

Inbetriebnahmen:

- S 13 : 15.12.02
- ABS für V = 160 km/h: 15.12.02

Ausbauabschnitt II: Düren - Aachen

- Bauabschnitt 11: Langerwehe

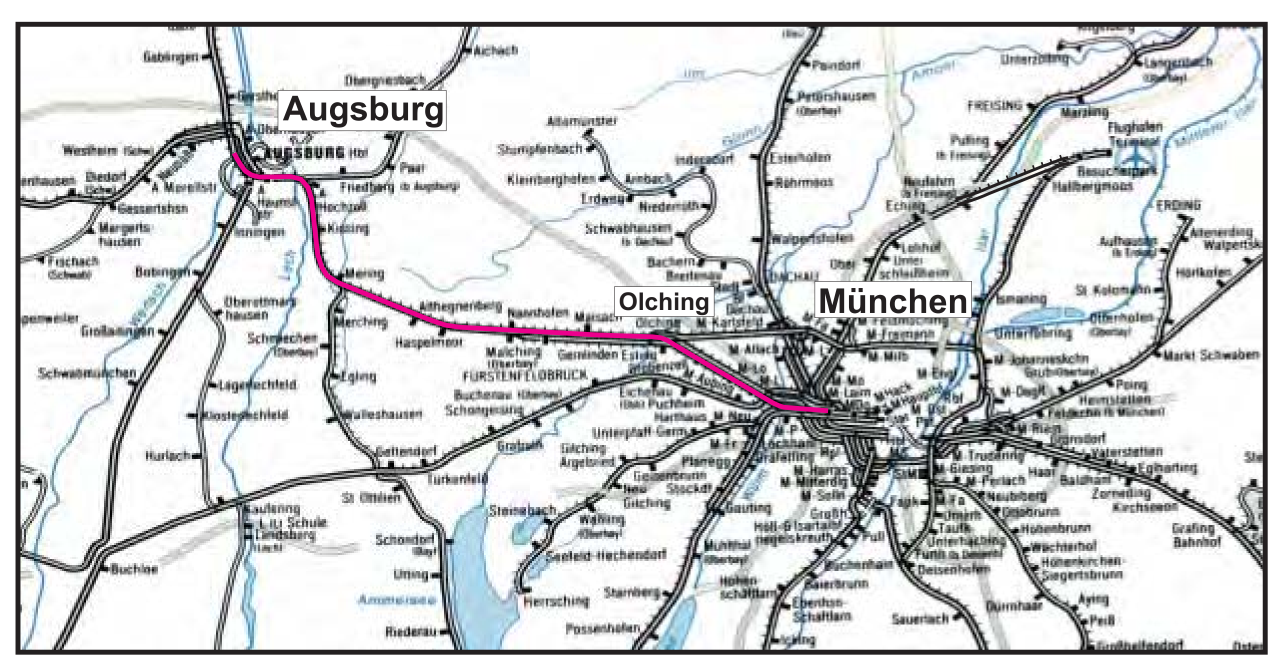
  Bahnhof Langerwehe wurde als Vorabmaßnahme umgebaut. Es handelt sich um einen Bahnhof mit zwei seitenrichtigen Überholungsgleisen
  In 2002 Einbeziehung der Signalanlagen in das ESTW Düren, Restarbeiten Schallschutz (aktiv, passiv)

- Bauabschnitt 13 und 14 (Eschweiler und Stolberg):

  Entwurfs- und Genehmigungsplanung

Inbetriebnahme: 12.2006

Projekt Nr. 16 - Überhang - ABS Augsburg - München



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Zentren in West- und Süddeutschland. Die Ausbaustrecke Augsburg - München ist wichtiges Verbindungsstück der Europäischen Hochgeschwindigkeitsmagistrale Paris - Budapest.

Geplante Maßnahmen:

- Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 230 km/h
- Bau von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Augsburg Hbf und Olching

Durch die vornehmlich kapazitiven, aber auch qualitativen (230 km/h) Veränderungen sind sowohl im Fern- als auch im Regional- und Nahverkehr erhebliche Verbesserungen zu erwarten.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	62 km
davon viergleisiger Ausbau	44 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	230 km/h
andere Gleise	160 km/h

Fahrzeit:

vor Baubeginn	30 Min.
nach Bauende	28 Min.

Gesamtkosten gemäß IP: 525 Mio. €

3. Projektstand

Raumordnung:
1991 abgeschlossen

Planfeststellung:

- 5 Planungsabschnitte abgeschlossen
- Für 2 Planungsabschnitte liegen die abschließenden Stellungnahmen der Anhörungsbehörde dem Eisenbahn-Bundesamt vor

Baubeginn:
Februar 1998

Bauaktivitäten:
Brücken-, Tiefbau-, Oberbau-, und Schallschutzmaßnahmen in den Planungsabschnitten Augsburg und Kissing und Maisach/Olching

Projekt Nr. 17 - Überhang - ABS München - Kiefersfelden



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen Mittel- und Südeuropa durch den Ausbau der nördlichen Zulaufstrecke zum Brenner.

Der Ausbau beinhaltet im wesentlichen kapazitive Maßnahmen zwischen Aßling und Kiefersfelden mit:

- Blockverdichtung
- Aus- bzw. Neubau von Überholungsgleisen
- Bau schienenfreier Bahnsteigzugänge mit neuen Bahnsteigen und behindertengerechten Zugängen
- Ertüchtigung der Oberleitung

Geschwindigkeitserhöhungen sind nicht vorgesehen.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

München - Rosenheim	65 km
Rosenheim - Kiefersfelden	32 km

Ausbaumaßnahmen:

- Einzelmaßnahmen in 8 Bahnhöfen
- Streckenausrüstung:
  - Streckenblock Rosenheim - Kiefersfelden je Richtung zwei zusätzliche Blocksignale
  - Oberleitungsertüchtigung zwischen Rosenheim und Raubling

Gesamtkosten gemäß Fünfjahresplan (Stand 1. Januar 1997): 32 Mio. €

3. Projektstand

Planungsstand:
Planungen abgeschlossen

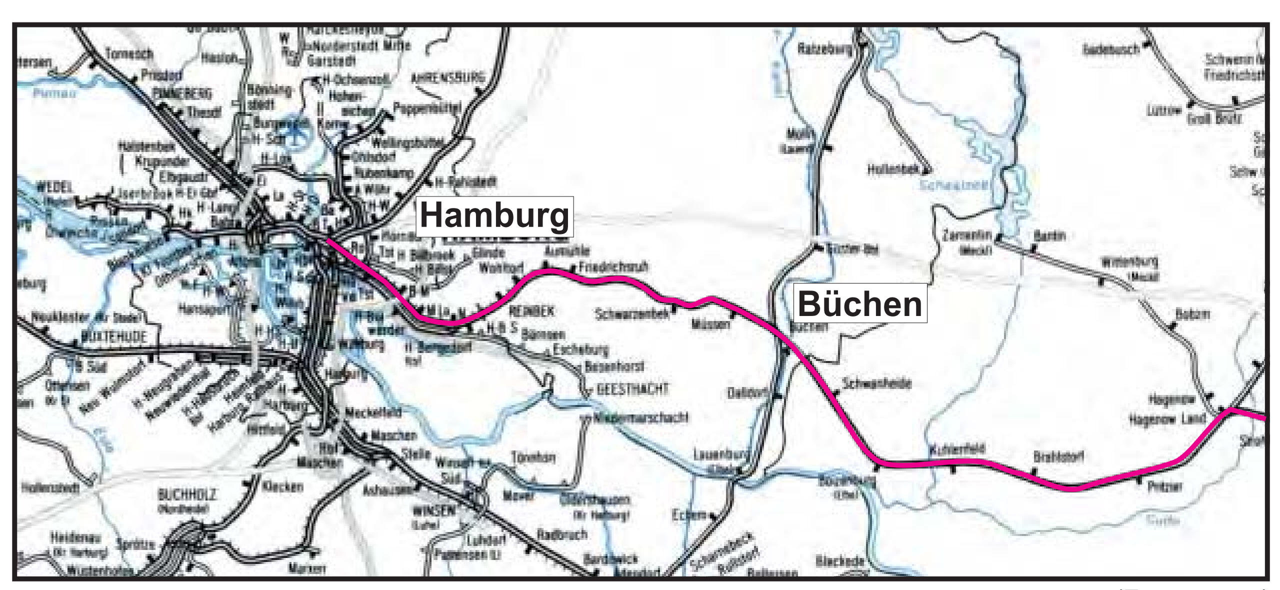
Planfeststellung:
Alle Verfahren sind abgeschlossen

Baubeginn:
1992

Bauaktivitäten:

- Bis auf baubedingte Restarbeiten abgeschlossen
- Restarbeiten (Ende 2004):
  - Lückenschlüsse SSW
  - Abwicklung passiver Schallschutz (Kosten insgesamt ca. 1 Mio €)

Projekt Nr. 18 - Überhang - ABS Hamburg - Büchen - Berlin



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

1. Ausbaustufe

Verbesserung der Anbindung von Osteuropa an die Nordseehäfen und Ausbau der Verbindung von Hamburg über Ludwigslust und Nauen an den Knoten Berlin.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau der vorhandenen Strecke auf 160 km/h
- Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch den mehrgleisigen Ausbau im S-Bahn-Bereich Hamburg (Trennung der S- und Fernbahn zwischen Berliner Tor und Aumühle)
- Wiederherstellung des 2. Streckengleises Schwarzenbek - Ludwigslust
- Elektrifizierung Nauen - Wittenberge und Ludwigslust - Hamburg Hbf
- Bau elektronischer Stellwerke

2. Ausbaustufe

Nach der Entscheidung, die Magnetbahn Transrapid nicht zwischen Hamburg und Berlin zu realisieren, sind Bund und DB AG übereingekommen, die Strecke Hamburg - Berlin in weiten Bereichen für Höchstgeschwindigkeiten zwischen 200 km/h und 230 km/h zu ertüchtigen, um weitergehende Fahrzeitverkürzungen zu erreichen. Die DB AG hat die entsprechenden Planungen aufgenommen und hat mit den Baumaßnahmen im März 2002 begonnen.

Die Inbetriebnahme soll 12/2004 erfolgen.

Geplante Maßnahmen:

- Anpassung des Ober- und Unterbaus, des Ingenieurbaus und der Oberleitung für bis zu v= 230 km/h.
- Beseitigung aller niveaugleichen Bahnübergänge
- Einbau eines kontinuierlichen Zugbeeinflussungssystems
- Sicherung von Reisenden auf Bahnsteigen bei Zugdurchfahrten

2. Projektkenndaten

1. Ausbaustufe

Streckenlänge:		254 km
Entwurfsgeschwindigkeit:		160 km/h
	mit überwiegend Option	200 km/h
Fahrzeit:	vor Baubeginn	204 Min.
	nach Bauende	127 Min.

Gesamtkosten gemäß Finanzierungsvereinbarung: 1.905 Mio. €

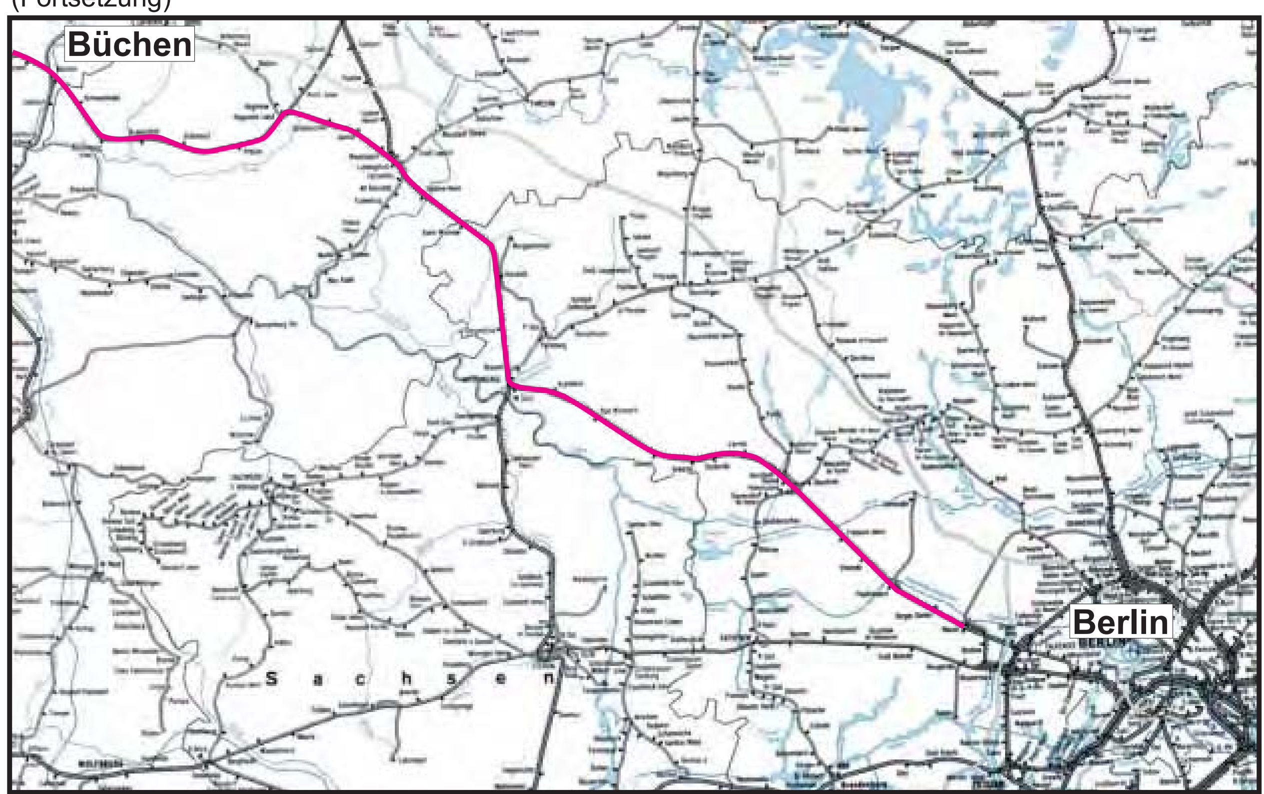
2. Ausbaustufe

Streckenlänge:		271 km
Entwurfsgeschwindigkeit:		230 km/h
Fahrzeit:	vor Baubeginn	127 Min.
	nach Bauende unter	100 Min.

Gesamtkosten gemäß Finanzierungsvereinbarung: 639 Mio. €

Noch Projekt Nr. 18 - Überhang - ABS Hamburg - Büchen - Berlin

(Fortsetzung)



3. Projektstand

1. Ausbaustufe

Baubeginn: 1991

Bauaktivitäten:

- EÜ B 5 Friesack
- EÜ L 05 Brahlsdorf
- Umbau des Bahnhofs Wittenberge
- Umweltmaßnahmen

Inbetriebnahme:

September 1996 Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Hamburg - Nauen

Juni 1997 Aufnahme des durchgehenden elektrischen Zugverkehrs zwischen Hamburg Hbf und Berlin Zoo.

Mai 2002 Wiederaufnahme S-Bahn Aumühle - Reinbek, ESTW Wittenberge

Geplante Inbetriebnahme:

Juni 2004 Bahnhof Wittenberge

September 2004 Gleis Wittenberge-Kuhblank

2. Ausbaustufe

Vorplanung im Juli 2001 abgeschlossen. Entwurfsplanung für die Baumaßnahmen fertig gestellt.

Bauaktivitäten in 2003:

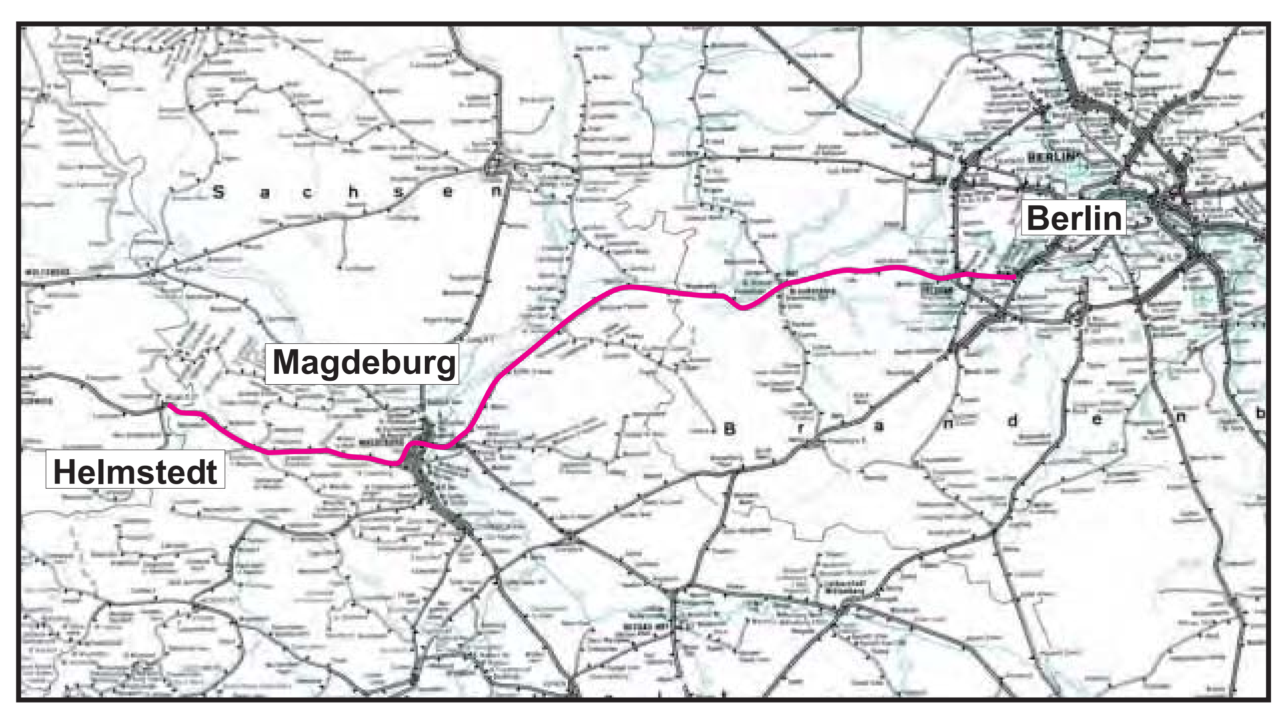
- Berlin - Neustadt
- Bad Wilsnack - Wittenberge
- Dergenthin - Ludwigslust
- Pretzier - Boizenburg
- Büchen - Schwarzenbek
- Aumühle - Bergedorf

Geplante Inbetriebnahme:

Dezember 2003 Berlin - Neustadt/D.

Dezember 2004 Gesamte Strecke

Projekt Nr. 19 - Überhang - ABS Helmstedt - Magdeburg - Berlin



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der verkehrlichen Verknüpfung der Zentren Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Potsdam, Berlin sowie Verkürzung der Reise- und Transportzeiten und die Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

Durchgehende Elektrifizierung und Ausrüstung mit moderner Signaltechnik (3 Elektronische Stellwerke mit 14 Stellrechnern) und Telekommunikationstechnik.

Ausbau der Strecke:

- Helmstedt - Eilsleben 140 km/h
- Eilsleben - Magdeburg - Sudenburg 160 km/h
- Biederitz - Wildpark 160 km/h
- Wildpark - Potsdam Stadt 140 km/h
- Potsdam Stadt - Griebnitzsee 120 km/h

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	163 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	99 Min.
Gesamtkosten:	1.243 Mio. €

3. Projektstand

Baubeginn:
September 1990

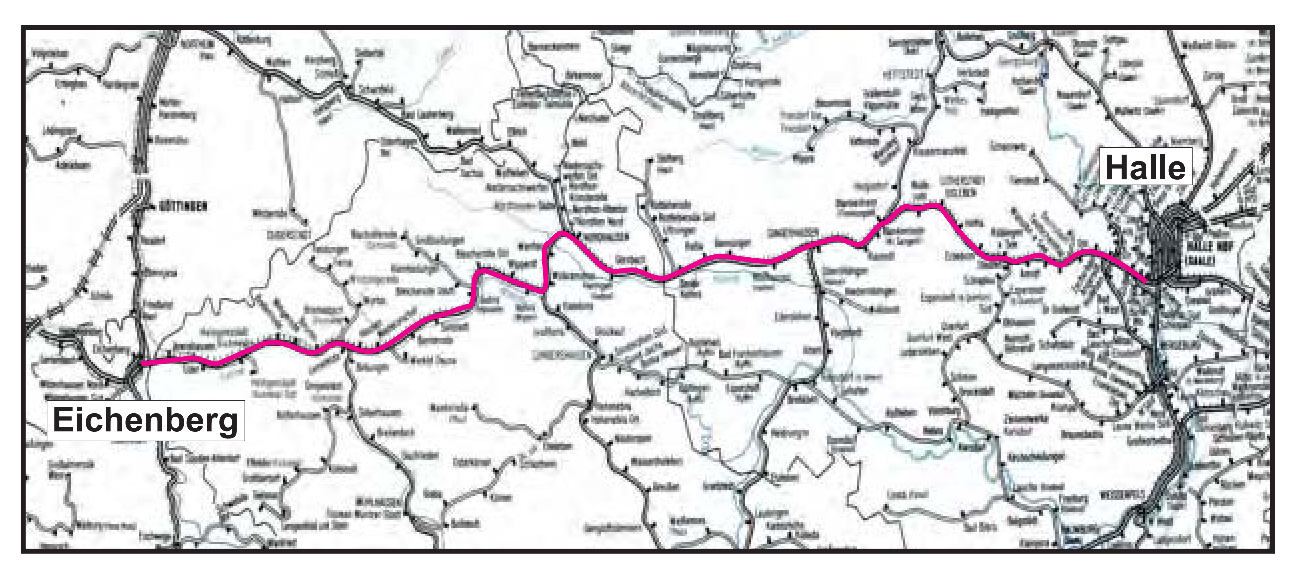
Bauaktivitäten:

- Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen/Grunderwerb
- Sanierung Personentunnel Bf Werder
- Abschluss EKrG-Maßnahmen

Inbetriebnahme:
Mai 1993 Helmstedt - Magdeburg
Dezember 1995 Magdeburg - Berlin

Projektabschluss: 2003

Projekt Nr. 20 - Überhang - ABS Eichenberg - Halle



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verbindung zwischen den alten und neuen Bundesländern sowie den regionalen Zentren Kassel, Nordhausen und Halle.
Verkürzung der Reise- und Transportzeiten, Beseitigung von Kapazitätsengpässen und Lückenschluss zwischen den Netzen der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn.

Durchgehender zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung sowie Bau des Elektronischen Stellwerkes Leinefelde.

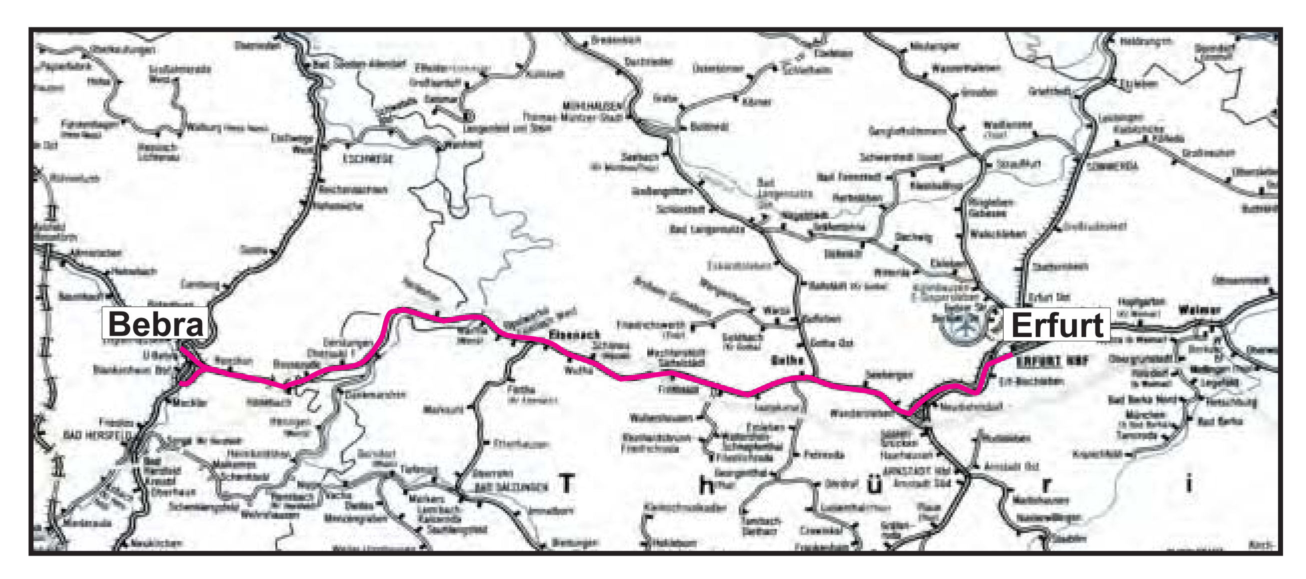
2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	170 km
Baulänge:	40 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 km/h
Fahrzeit: Eichenberg - Leinefelde	25 Min.
Gesamtkosten:	271 Mio. €

3. Projektstand

Vorhaben ist fertiggestellt

Projekt Nr. 21 - Überhang - ABS Bebra - Erfurt



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verknüpfung zwischen den alten und neuen Bundesländern, insbesondere der Zentren Kassel/Bebra - Eisenach/Erfurt. Zweigleisiger Wiederaufbau der Strecke Eisenach - Wartha - Gerstungen, Verkürzung von Reise- und Transportzeiten sicherstellen infolge durchgehender Streckenelektrifizierung und Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

Geplante Maßnahmen:

- Wiederaufbau des zweigleisigen Abschnitts Gerstungen - Wartha - Eisenach
- Wiederaufbau der Strecke Blankenheim - Faßdorf (Berliner Kurve)
- Neubau des Gothaer Viaduktes
- Profilfreimachung des Hönebach-Tunnels
- Spurplanänderung im Bahnhof Hönebach mit schienenfreien Bahnsteigzugängen in Obersuhl
- Anpassung und Ergänzung von Signalanlagen

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	104 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
nach Bauende	46 Min.
Gesamtkosten gemäß IP:	1.000 Mio. €

3. Projektstand

Projekt abgeschlossen bis auf:

Ausbau des Abschnitts Erfurt-Bischleben - Erfurt Hbf (Westeinfahrt Knoten Erfurt) im Zusammenhang mit VDE 8.1/ Knoten Erfurt derzeit in Realisierung.

Projekt Nr. 22 - Überhang - ABS Hochstadt-Marktzeuln - Camburg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verbindung zwischen den alten und den neuen Bundesländern.

Geplante Maßnahmen:

- Wiederaufbau des zweiten Streckengleises
- Wiederelektrifizierung zwischen Probstzella und Camburg einschl. Bahnstromversorgung
- Erneuerung der Signalanlagen (Elektronische Stellwerke Kronach und Saalfeld)
- Ergänzend über die Lückenschlussmaßnahme hinaus:
  Ausrüstung der Strecke für Neigetechnik-Betrieb

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	146 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 km/h
Neigetechnik	bis 160 km/h
Fahrzeit:	
nach Lückenschluss	153 Min.
nach Bauende	120 Min.
Gesamtkosten gemäß IP:	675 Mio. €

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen
(Nur für Bahnstromleitungen erforderlich)

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
1991

Bauaktivitäten:

- Elektronisches Stellwerk Saalfeld Abschnitt Saalfeld (a) - Göschwitz (a)
- Errichtung Verstärkungsleitungen Saalfeld - Rudolstadt und Großheringen - Camburg
- Abschnittsweise Streckenertüchtigung
- Umbau Jena Saalbahnhof

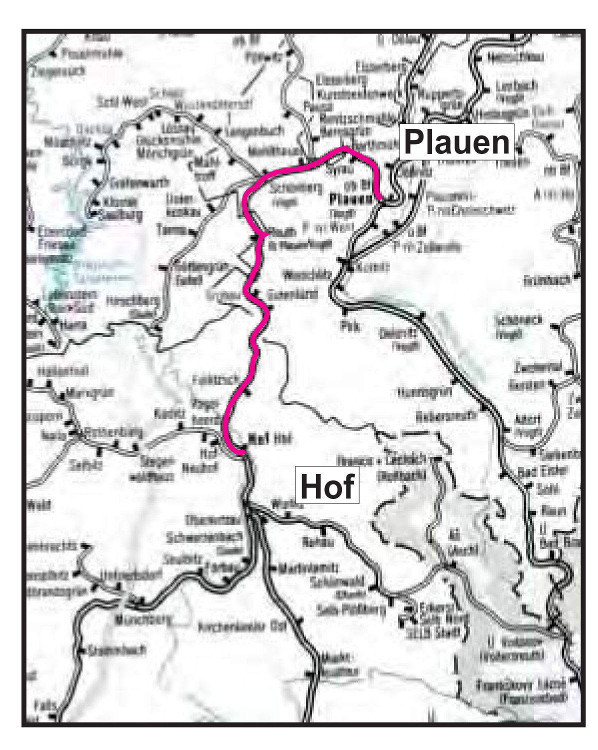
Inbetriebnahme:

Mai 1995	Aufnahme des elektrischen Zugverkehrs zwischen Probstzella und Camburg
Mai 2001	Teilinbetriebnahme ESTW Bf Saalfeld mit Betriebszentrale Hochrüstung

Geplante Inbetriebnahme:

Juni 2004	ESTW Saalfeld (Abschnitt Saalfeld (a) - Göschnitz (a))

Projekt Nr. 23 - Überhang - ABS Hof - Plauen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verbindung zwischen den alten und den neuen Bundesländern.

Schwerpunkt ist der Streckenausbau auf 100 km/h und der Wiederaufbau des zweiten Streckengleises.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	35,6 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	100 km/h
Fahrzeit:	41 Min.
Gesamtkosten:	53 Mio. €

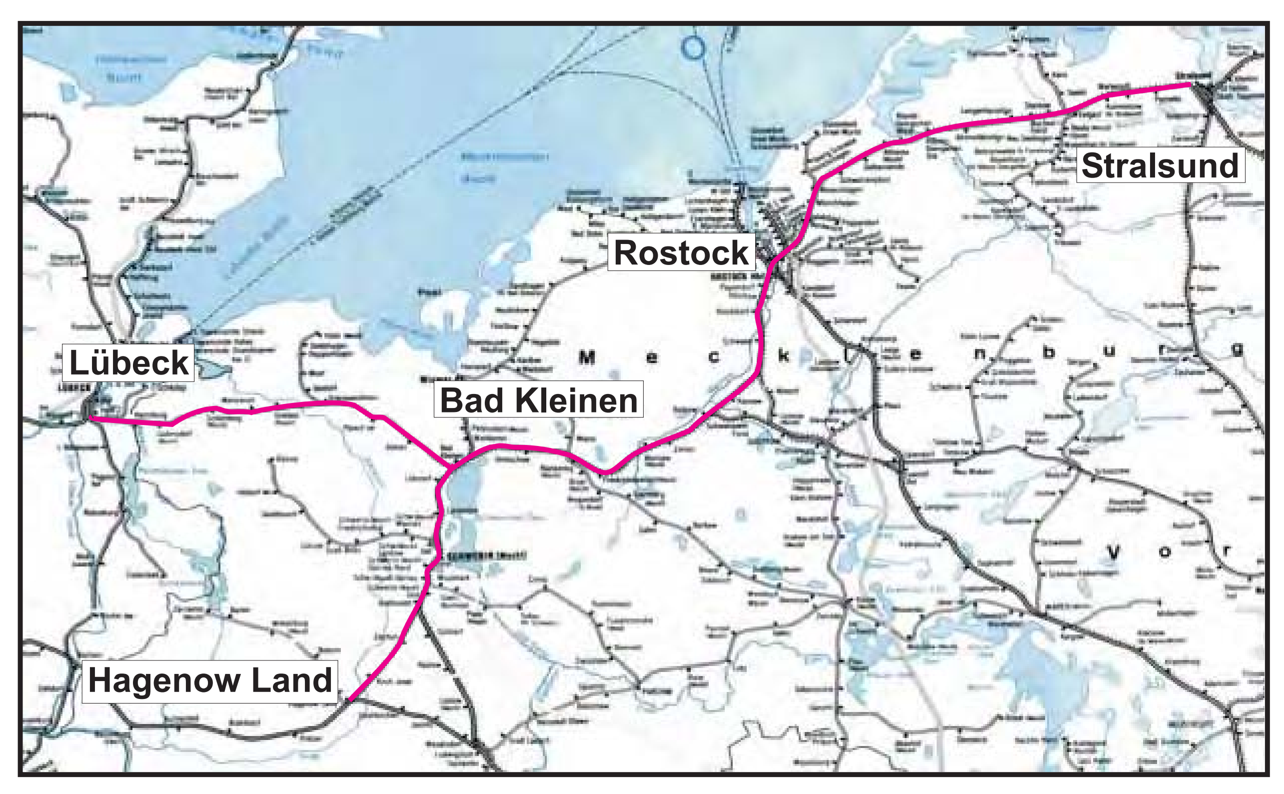
3. Projektstand

Baubeginn:
Oktober 1991

Inbetriebnahme:
Mai 1993

Bauabschluss:
1997

Projekt Nr. 1 - Neue Vorhaben - ABS Lübeck / Hagenow Land - Rostock - Stralsund



1. Verkehrliche Zielsetzung

Ausbau der nördlichen Ost-West-Schienenachse mit Anbindung der Landeshauptstadt Schwerin und der Hafenstädte Wismar, Rostock und Stralsund an das Eisenbahnnetz der alten Bundesländer.

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1 hat erhebliche Bedeutung für die verkehrliche Erschließung des gesamten Küstenbereiches in Mecklenburg - Vorpommern sowie für den Großraum Schwerin. International ist das Projekt für den Verkehr mit Skandinavien und den osteuropäischen Staaten von Bedeutung.

Geplante Maßnahmen:

- Anhebung der Geschwindigkeit weitgehend auf 160 km/h, in Teilabschnitten auf 120 km/h
- Qualitativer und kapazitiver Ausbau der vorhandenen Strecke, insbesondere durch die Verbesserung des Erdkörpers, Oberbaus und der Sicherungstechnik

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 250 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h
(Mit punktuellen Geschwindigkeitseinbrüchen)

Fahrzeit:
- vor Baubeginn 170 Min.
- nach Bauende 120 Min.

Gesamtkosten gemäß IP: 843 Mio. €

Noch Projekt Nr. 1 - Neue Vorhaben - ABS Lübeck / Hagenow Land - Rostock - Stralsund

3. Projektstand

Bauaktivitäten:

Fertiggestellte und in Betrieb genommene Abschnitte:

Jeweils eingleisig ohne Elektrifizierung (vorerst 120 km/h wegen alter Sicherungstechnik):

- Grieben - Grevesmühlen 1,5 km
- Bobitz - Bad Kleinen 7,3 km
- Grevesmühlen - Bobitz 13,5 km
- Lübeck - Herrnburg (Büchener Gleis) 2,0 km
- Herrnburg (a) - Lüdersdorf (e) 2,5 km
- Lübeck (a) - Herrnburg (e) 9,6 km
- Lüdersdorf (a) - Schönberg (a) 7,1 km

Eingleisig elektrifiziert 160 km/h und ESTW-Technik:

- Stralsund - Velgast - Ribnitz Damgarten West (a) 41,5 km

Zweigleisig und elektrifiziert, 120 km/h und alte Sicherungstechnik (ohne ESTW):

- Schwerin Hbf - Carlshöhe 5,0 km

Zweigleisig und elektrifiziert, 160 km/h und alte Sicherungstechnik (ohne ESTW):

- Bahnhof Blankenberg 1,3 km
- Bützow (a) - Abzweig Schwaan (a) 11,3 km
- Bahnhof Bützow 2,1 km
- Warnow - Bützow 9,9 km
- Abzweig Schwaan (e) - Schwaan (a) 1,6 km
- Warnowbrücke Ost - Rostock Hbf (a) 0,7 km
- Schwerin Görries (a) - Schwerin Hbf (a) 3,6 km

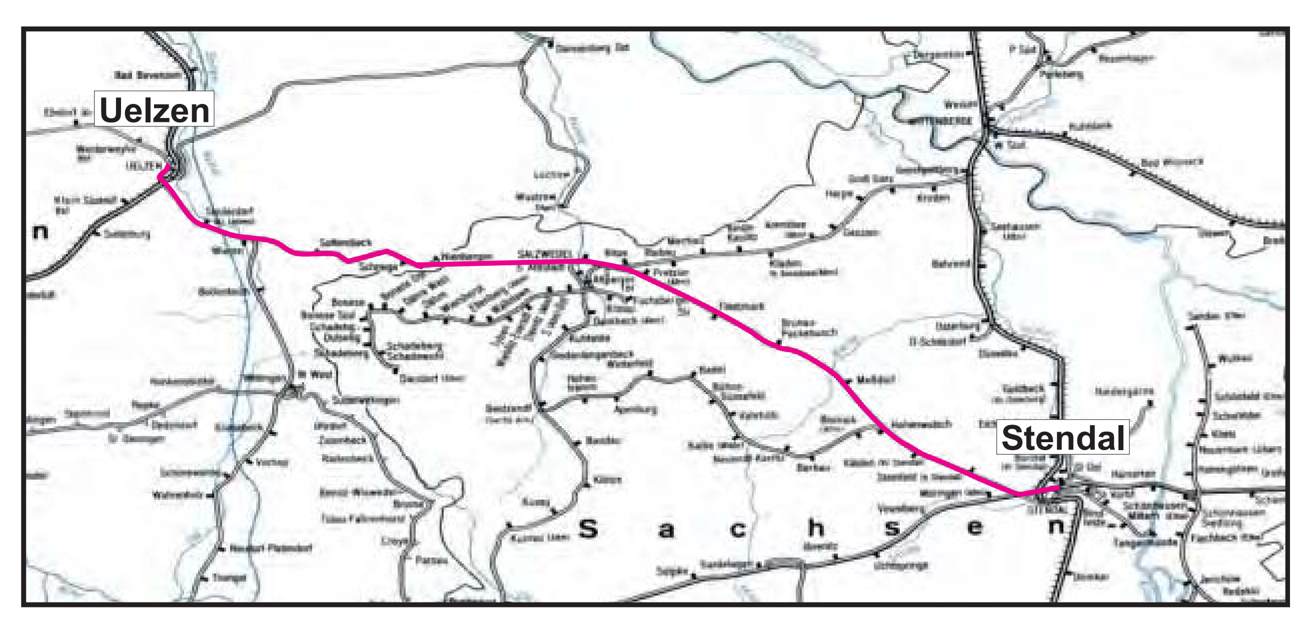
Zweigleisig und elektrifiziert, 160 km/h und ESTW-Technik:

- Holthusen (a) - Schwerin- Görries (e) 6,0 km
- Hagenow Land (e) - Holthusen (e) 18,0 km

Im Bau:

- ESTW Schwerin
- Bahnhof Schwerin

Projekt Nr. 2 - Neue Vorhaben - ABS Uelzen - Stendal



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserte Verbindung der alten und neuen Bundesländer mit der Anbindung des mitteldeutschen Raumes an die Nordseehäfen sowie der an der Strecke liegenden Zentren, (insbesondere für den Güterverkehr).

Verbesserung im Regional- und Nahverkehr und Vermeidung von Kapazitätsengpässen durch den Ausbau für eine Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h.

Geplante Maßnahmen:

Vollständiger zweigleisiger Ausbau bzw. Wiederaufbau und Elektrifizierung der Strecke

- 1. Baustufe:
  Eingleisiger elektrischer Ausbau auf 160 km/h
  - Bau bzw. die Verlängerung von Überholungsgleisen
  - Einbau moderner Signal- und Telekommunikationseinrichtungen
  - Bau einer 110 kV-Bahnstromleitung (einschl. Unterwerk)
- 2. Baustufe:
  Zweigleisiger elektrischer Ausbau

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 113 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Fahrzeit:
vor Baubeginn keine durchgehende Verbindung
nach Bauende 55 Min.

Gesamtkosten gemäß IP: 471 Mio. €

Noch Projekt Nr. 2 - Neue Vorhaben - ABS Uelzen - Stendal

3. Projektstand

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Bauaktivitäten:
Abgeschlossen

Inbetriebnahme:

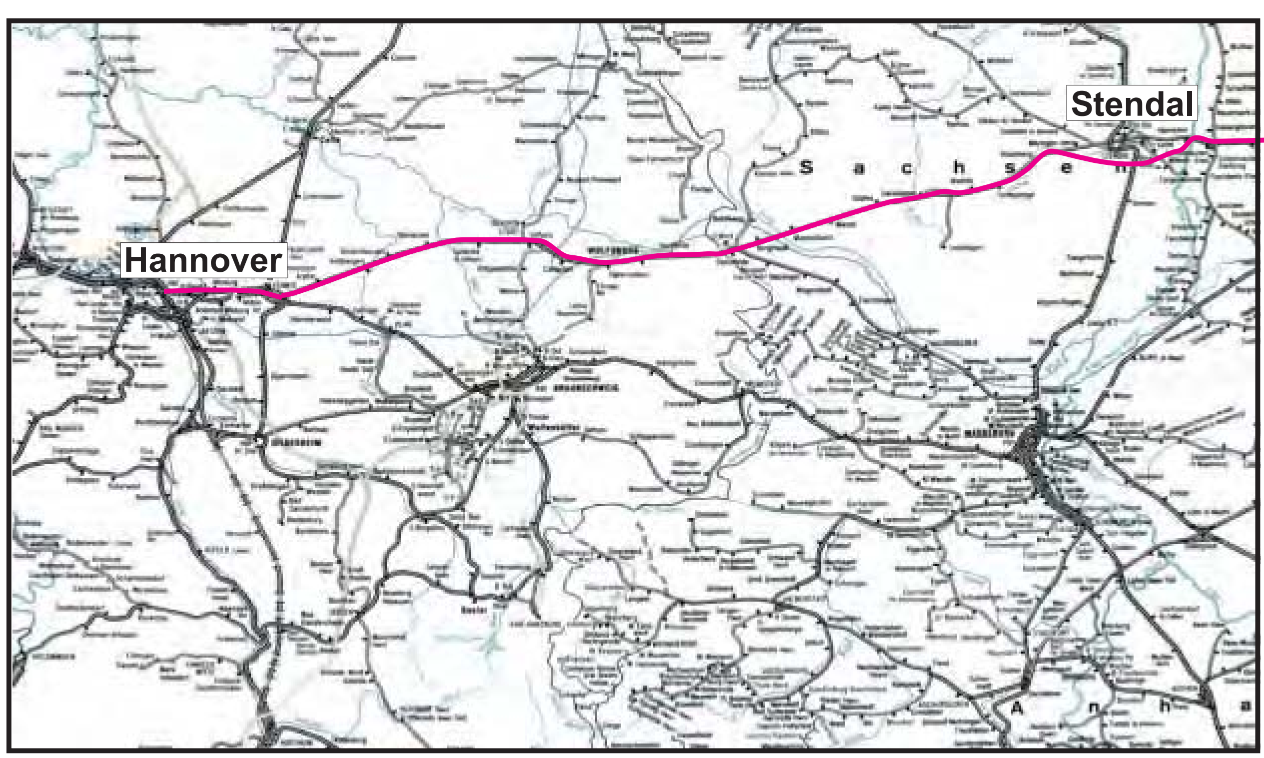
August 1996	Stendal - Salzwedel (Dieseltraktion)
November 1997	Bahnhof und ESTW Salzwedel
Dezember 1997	Stendal - Salzwedel Elektrifiziert
August 1998	110 kV-Bahnstromleitung und Unterwerk Pretzier
März 1999	Uelzen Südbereich
Dezember 1999	Gesamtinbetriebnahme Stendal - Uelzen eingleisig elektrifiziert (1. Ausbaustufe)

Realisierungsstand:

1. Baustufe:
100 %

2. Baustufe:
Ausbau erfolgt bedarfsgerecht anhand der Entwicklung des Verkehrsaufkommens zu einem späteren Zeitpunkt.

Projekt Nr. 3 - Neue Vorhaben - ABS/NBS Hannover - Berlin



1. Verkehrliche Zielsetzung

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 4 ist Teil der Entwicklung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes Paris - London - Brüssel - Aachen - Köln - Hannover - Berlin - Warschau - Moskau.

Verbesserung der Verbindung Hannover - Berlin, in der Ost-West-Relation liegender Zentren, insbesondere Rhein/Ruhr-Gebiet zu Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Berlin.

Geplante Maßnahmen:

- Drei- / viergleisiger Ausbau Hannover - Lehrte zur Trennung Fern- und Nahverkehr, Ertüchtigung der Fernverkehrsgleise für 160 km/h.
- Umbau Bf Lehrte zur Entflechtung der Verkehrsströme.
- Ausbau und Elektrifizierung des Abschnittes Lehrte - Wolfsburg auf 200 km/h und Wolfsburg - Oebisfelde auf 250 km/h.
- Neubau einer zweigleisigen Hochgeschwindigkeitsstrecke für 250 km/h zwischen Oebisfelde und Staaken (mit Ausnahme der Gemeinschaftsstrecke Bamme - Ribbeck 200 km/h) parallel zur ehemaligen eingleisigen Stammstrecke,

(Fortsetzung)

welche in besonders festgelegten Abschnitten zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert wurde, mit südlicher Umfahrung von Stendal für 250 km/h und zweigleisige Anbindung des Bahnhofs Stendal für 160 km/h.

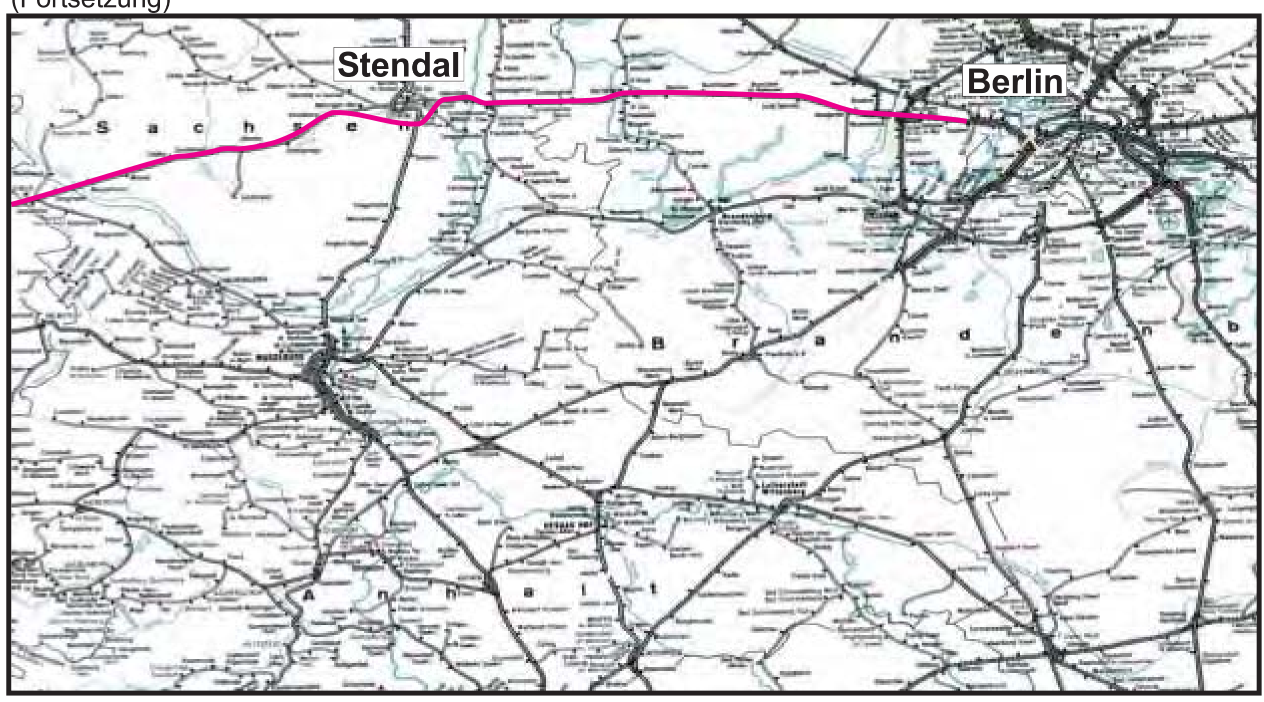
- Bau eines dritten Gleises zwischen Fallersleben und Oebisfelde.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	263 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
Hannover -Lehrte	160 km/h
Durchfahrung Lehrte	120 km/h
Lehrte - Wolfsburg	200 km/h
Wolfsburg - Bamme	250 km/h
Bamme - Ribbeck	200 km/h
Ribbeck - Staaken	250 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn (bis Berlin Zoo)	165 Min.
nach Bauende (bis Berlin Zoo)	96 Min.

Noch Projekt Nr. 3 - Neue Vorhaben - ABS/NBS Hannover - Berlin

(Fortsetzung)



Gesamtkosten:

ABS Hannover - Lehrte ABS/NBS Lehrte - Berlin Staaken einschl. Stammstrecke Oebisfelde - Staaken	3.047 Mio. €

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

- Restarbeiten Hannover - Lehrte und Bauabschnitten für Ertüchtigung V = 160 km/h
- Restarbeiten Knoten Lehrte (Baustein West) und Endzustand (Baustein Ost)

Baubeginn:
1991

Inbetriebnahme:

Mai 1998	Lehrte - Wolfsburg V = 200 km/h Wolfsburg - Stendal V = 250 km/h
September 1998	Stendal - Staaken V = 250 km/h
Mai 1999	Hannover Hbf - Hannover-Tiergarten V = 160 km/h
Oktober 2000	Hannover-Tiergarten - Lehrte V = 140 km/h Durchfahrung Lehrte (Baustein West)
September 2003 (geplant)	Ertüchtigung Hannover-Tiergarten - Lehrte V = 160 km/h

Projekt Nr. 4 - Neue Vorhaben - ABS Bad Harzburg - Stapelburg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Lückenschluß im Streckennetz zwischen alten und neuen Bundesländern.

Realisierte Maßnahmen:

- Bau eines 3. Bahnsteiggleises im Bahnhof Vienenburg,
- Wiederaufbau (eingleisig) der ehemaligen Strecke Vienenburg - Halberstadt bis zur Landesgrenze,
- Streckenneubau bis Stapelburg sowie Rekonstruktion des Abschnittes Stapelburg - Ilsenburg.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	15 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 km/h
Fahrzeit:	13 Min.
Gesamtkosten:	29 Mio. €

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Baubeginn:
Februar 1995

Inbetriebnahme:
Juni 1996

Projekt Nr. 5 - Neue Vorhaben - ABS/NBS Nürnberg - Erfurt



1. Verkehrliche Zielsetzung

Herstellen eines Teilstückes der Hochgeschwindigkeits-Verbindung Berlin - München.
Der Abschnitt ist Teil der europäischen Verbindung Skandinavien - Berlin - München - Verona und gehört zu dem Programm "Transeuropäische Netze der EU"
Anpassung an die wachsende Bedeutung der Verbindung zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Geplante Maßnahmen:

- Ergänzung der Strecke Nürnberg - Ebensfeld um zwei Gleise für eine Geschwindigkeit von bis zu 230 km/h.
- Neubau der Strecke Ebensfeld - Erfurt mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von v = 300 km/h .

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	218 km
davon NBS	122 km
Tunnel (nur NBS):	
Anzahl	22
Länge gesamt	41 km
Talbrücken (nur NBS):	
Anzahl	29
Länge gesamt	12 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	300 km/h
ABS	bis zu 230 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn (über Fulda)	172 Min.
nach Bauende	66 Min.
Gesamtkosten gemäß IP:	3.746 Mio. €

Noch Projekt Nr. 5 - Neue Vorhaben - ABS/NBS Nürnberg - Erfurt

3. Projektstand

Planfeststellung:

NBS: Für die NBS liegen alle Planfeststellungsbeschlüsse vor. Bis auf den Abschnitt Staffelstein sind alle Abschnitte bestandskräftig.

ABS: Auf der ABS Nürnberg - Ebensfeld sind alle Planfeststellungsverfahren für die 13 Planfeststellungsabschnitte sowie für Einzelmaßnahmen eingeleitet.
Für die Abschnitte Nürnberg Hbf, Nürnberg - Fürth, das ESTW Erlangen, UW Ebensfeld und die Bahnübergangsmaßnahmen liegen Planfeststellungsbeschlüsse vor.
Die restlichen Planfeststellungsbeschlüsse stehen noch aus.

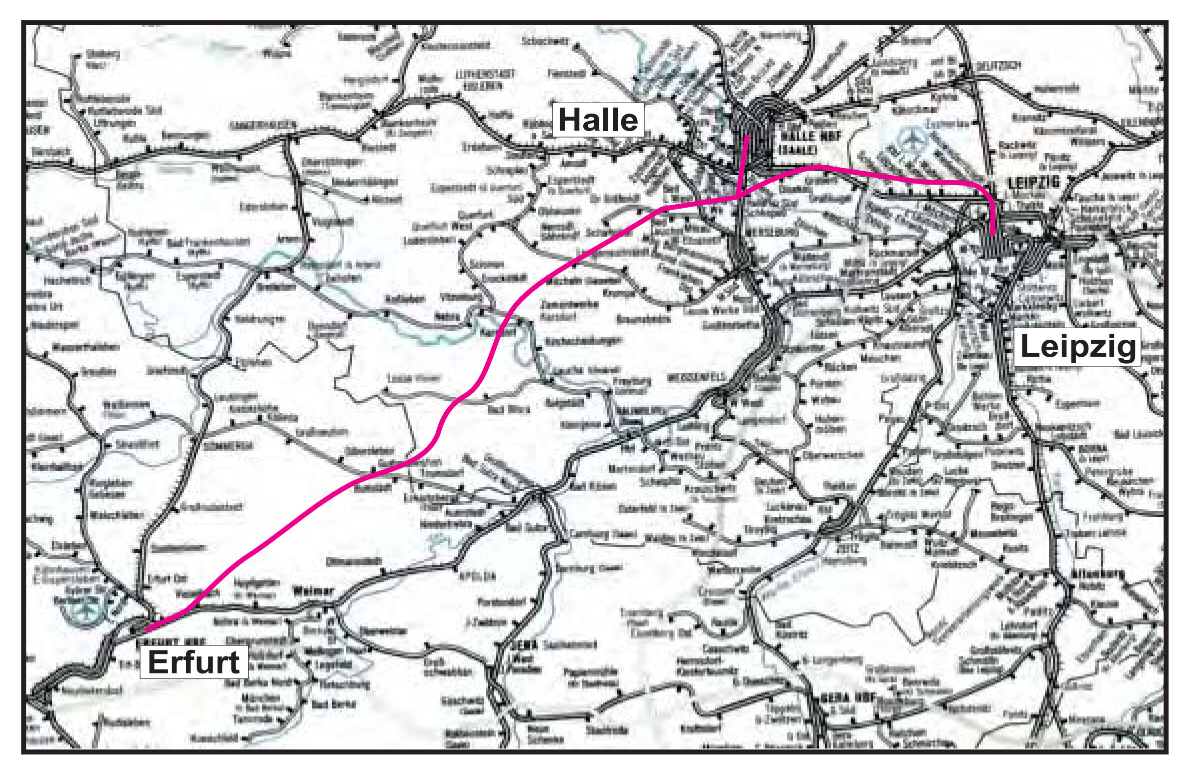
Baubeginn:
April 1996 (1. Spatenstich)

Bauaktivitäten 2002:

NBS: Bauabschnitt Arnstadt
Bauabschnitt Erfurt - Land
Bauabschnitt Erfurt - Stadt
Bauabschnitt Ilmenau

ABS: 4 BÜ-Maßnahmen
Bauvorbereitende Maßnahmen im Abschnitt Nürnberg - Fürth

Projekt Nr. 6 - Neue Vorhaben - NBS/ABS Erfurt - Leipzig / Halle



1. Verkehrliche Zielsetzung

Herstellen eines Teilstückes der Hochgeschwindigkeits-Verbindung Berlin - München. Der Abschnitt ist Teil der europäischen Verbindung Skandinavien - Berlin - München - Verona und gehört zu dem Programm “Transeuropäische Netze der EU”.

Anpassung an die wachsende Bedeutung der Verbindung zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Geplante Maßnahmen:

Neubau der Strecke Erfurt - Leipzig/Halle für den hochwertigen Personen- und Güterverkehr (Mischbetrieb) und Anbindung des Flughafens Leipzig/Halle und der Neuen Messe Leipzig an das Fernverkehrsschienennetz.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	122 km
davon ABS	8 km
davon NBS	114 km
Tunnel:	
Anzahl:	3
Länge:	15 km
Talbrücken:	
Anzahl:	6
Länge:	13,5 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	300 km/h
ABS	160 km/h
Fahrzeit:	
Erfurt - Leipzig	
vor Baubeginn	66 Min.
nach Bauende	39 Min.
Fahrzeit:	
Erfurt - Halle	
vor Baubeginn	77 Min.
nach Bauende	31 Min.
Gesamtkosten gemäß IP:	2.404 Mio. €

Noch Projekt Nr. 6 - Neue Vorhaben - NBS/ABS Erfurt - Leipzig / Halle

3. Projektstand

Planfeststellung:

- Baurecht liegt durchgängig vor

Baubeginn:
Oktober 1996
(1. Spatenstich) im Neubauabschnitt Gröbers - Flughafen Leipzig / Halle - Leipzig

Bauaktivitäten:

In Bau 2002:

Bauschwerpunkte bilden die Teilmaßnahmen

Abschnitt Gröbers - Leipzig

- Errichtung des Bahnhofes Flughafen Leipzig/Halle, Inbetriebnahme am 15.12.2002
- Fertigstellung der Maßnahmen im Knoten Gröbers
- Errichtung Schaltposten Mockau
- Errichtung ESTW Unterzentrale Neuwiederitzsch und ESTW-A Flughafen Leipzig/Halle

Abschnitt Erfurt - Gröbers bzw. Halle

- Errichtung einer Eisenbahnbrücke im PA 2.1: EÜ Laucha Lossa
- Errichtung einer Straßenbrücke im PA 2.4: BAB A 38
- Bauvorbereitende LBP-Maßnahmen und Leitungsumverlegungen im PA 2.5

Fertiggestellte Maßnahmen:

Abschnitt Gröbers - Leipzig

- Bauabschnitt 3.2 und 3.3 (Bau-km 115,867 - 99,415)
- Ingenieurbauwerke

Abschnitt Erfurt - Gröbers bzw. Halle

- Straßenbrücke im PA 2.4: BAB A 38

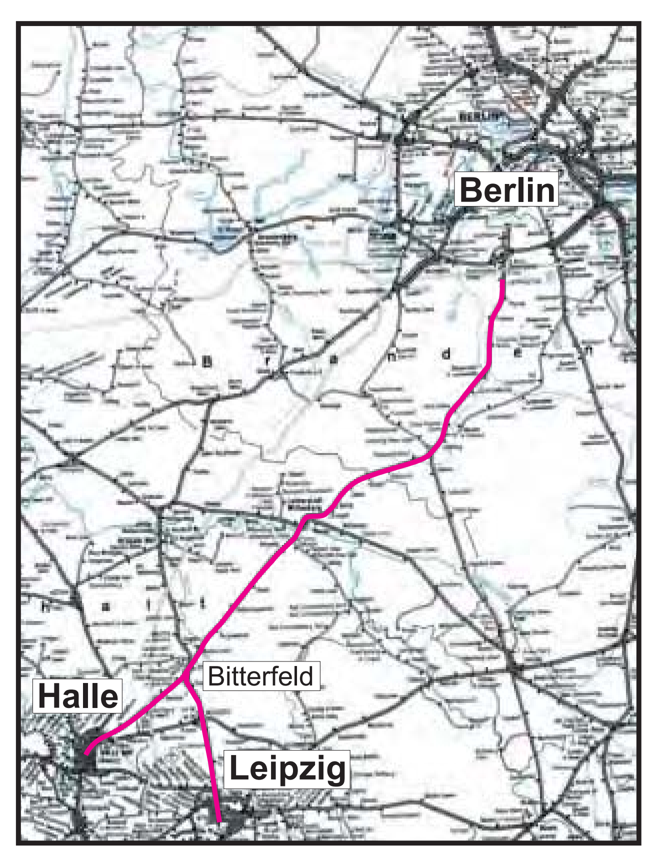
Realisierungsstand:

Abschnitt Gröbers - Leipzig = 92 %

Geplante Inbetriebnahme

Abschnitt Gröbers - Leipzig 30.06.2003

Projekt Nr. 7 - Neue Vorhaben - ABS Berlin - Halle / Leipzig



1. Verkehrliche Zielsetzung

Anpassung der Bahnanlagen an die wachsende Bedeutung der Verbindung zwischen Süd- und Südwestdeutschland, den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Ausbau der Strecke Berlin - Halle / Leipzig für eine Geschwindigkeit von 200 km/h.

Schwerpunkte:

- Neubau Elbequerung Wittenberg sowie Muldequerung
- Neuausrüstung mit elektronischer Signaltechnik einschließlich Zugbeeinflussungssystem
- Einrichtung einer Pilotstrecke für das European Train Control System (ETCS)

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 187 km

Entwurfsgeschwindigkeit:
152 km: 200 km/h
35 km: 160 km/h

Fahrzeit:

- vor Baubeginn
  Berlin - Leipzig 151 Min.
- nach Bauende
  Berlin-Lichtenberg - Leipzig 74 Min.
  Berlin-Lehrter Bf - Leipzig 59 Min.
- vor Baubeginn
  Berlin - Halle 145 Min.
- nach Bauende
  Berlin-Lichtenberg - Halle 71 Min.
  Berlin-Lehrter Bf - Halle 56 min.

Gesamtkosten gemäß IP: 1.534 Mio. €

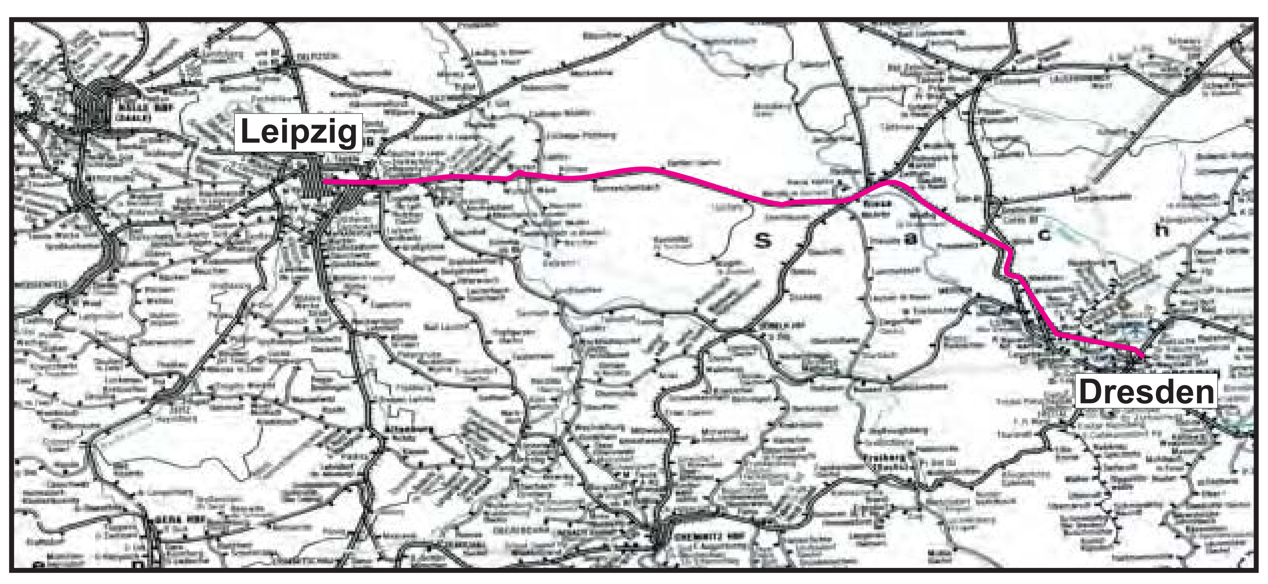
3. Projektstand

Baubeginn:
1992

Bauaktivitäten:

- Bahnübergangs - Ersatzmaßnahmen
- Installation von Balisen für das ETCS-System auf einem Testabschnitt (30 km)

Projekt Nr. 8 - Neue Vorhaben - ABS Leipzig - Dresden



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserte Anbindung Sachsens an das Ruhrgebiet, das Rhein/Main-Gebiet und an Bayern durch die Anbindung von Dresden an das Hochgeschwindigkeitsnetz.

Verbesserung im Regional- und Nahverkehr und Verkürzung der Reise- und Transportzeiten durch Ausbau der bestehenden Strecke für weitgehend 200 km/h und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr. Verknüpfung der Strecken Leipzig - Dresden und Berlin - Dresden durch eine Neubauspange zwischen Weißig und Böhla.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	117 km
davon NBS	11 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	91 Min.
nach Bauende	47 Min.
Gesamtkosten gemäß IP:	966 Mio. €

3. Projektstand

Baubeginn:
1993

Bauaktivitäten:

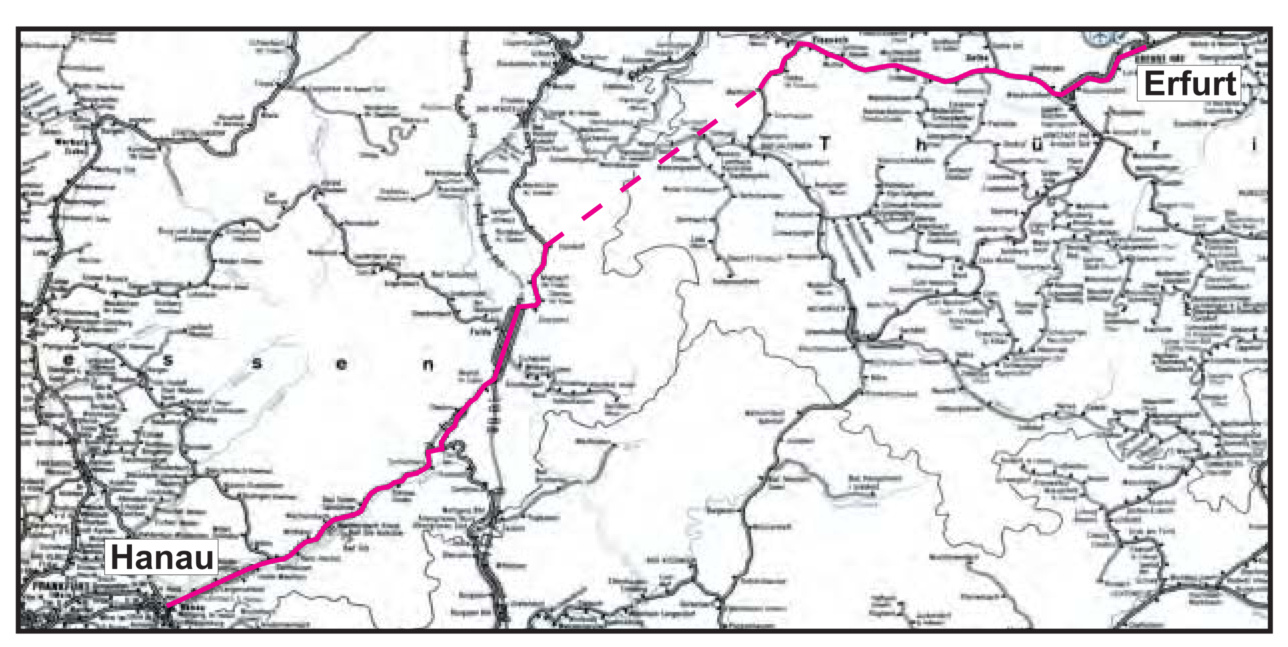
In Bau:

- Bf Wurzen
- Dresden-Neustadt (a) - Dresden-Mittel
- Riesa - Abzw. Röderau (Hochwasser)
- Hp Nünchritz
- SÜ km 26,75 bei Böhla

Inbetriebnahmen bis 2002:

- Leipzig (a) - Riesa (a)
- ESTW Machern
- ESTW Wurzen
- ESTW Dornreichenbach
- ESTW Dahlen
- ESTW Oschatz
- ESTW Engelsdorf
- ESTW Borsdorf
- BÜ-Beseitigung Nemter Weg

Projekt Nr. 9 - Neue Vorhaben - ABS/NBS Hanau - Erfurt



1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitätsverbesserung und Kapazitätssteigerung in der Relation Rhein/Main - Neue Bundesländer (Frankfurt - Hanau - Fulda und Bebra - Erfurt).

2. Projektkenndaten

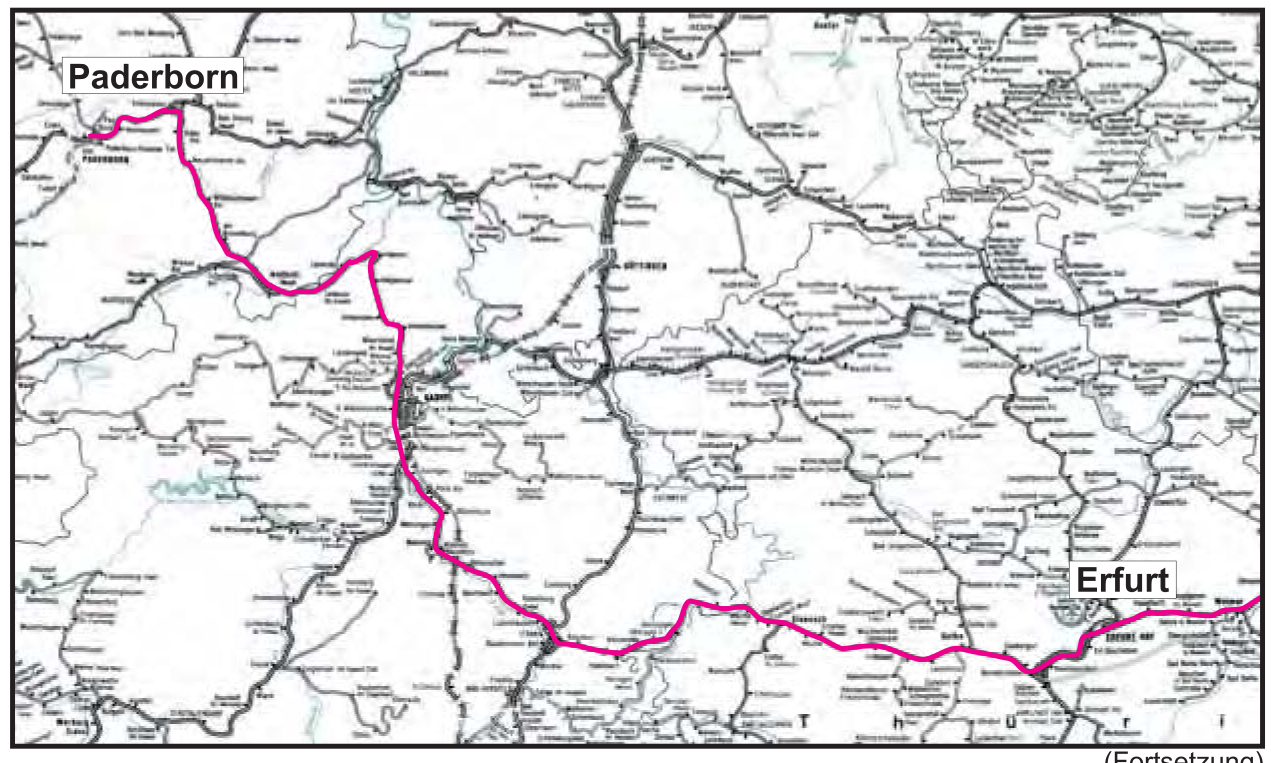
Die räumliche Lage der Streckenführung steht noch nicht fest.

Gesamtkosten gemäß BVWP`92:
(Stand: 01. Januar 1991) 4.343 Mio. €

3. Projektstand

Planungsstand:
Vorstudien wurden erstellt

Projekt Nr. 10a - Neue Vorhaben - ABS Paderborn - Bebra - Erfurt - Weimar - Jena - Glauchau - Chemnitz



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Betriebsqualität, Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

Beseitigung der investiven Altlasten im Abschnitt Erfurt (a) - Glauchau-Schönbörnchen sowie Ertüchtigung der gesamten Strecke für den Nei-Tech-Einsatz. Ausrüstung der Strecke mit ESTW-Technik im Abschnitt Weimar (a) - Gößnitz (a).

Geplante Maßnahmen:

- Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen
- Ausbau des Knotens Gera, Errichtung ESTW Gera
- Abschnitte mit punktuellen Maßnahmen
- Neubau bzw. Ertüchtigung von Ingenieurbauwerken
- Zusätzlich zum ABS-Vorhaben sind für die Verbesserung des Nahverkehrs die Herstellung zweigleisiger Abschnitte
  - Großschwabhausen - Jena West
  - Hermsdorf-Klosterlausnitz - Kraftsdorf
  - Weimar - Mellingen (Realisierung nach 2006)

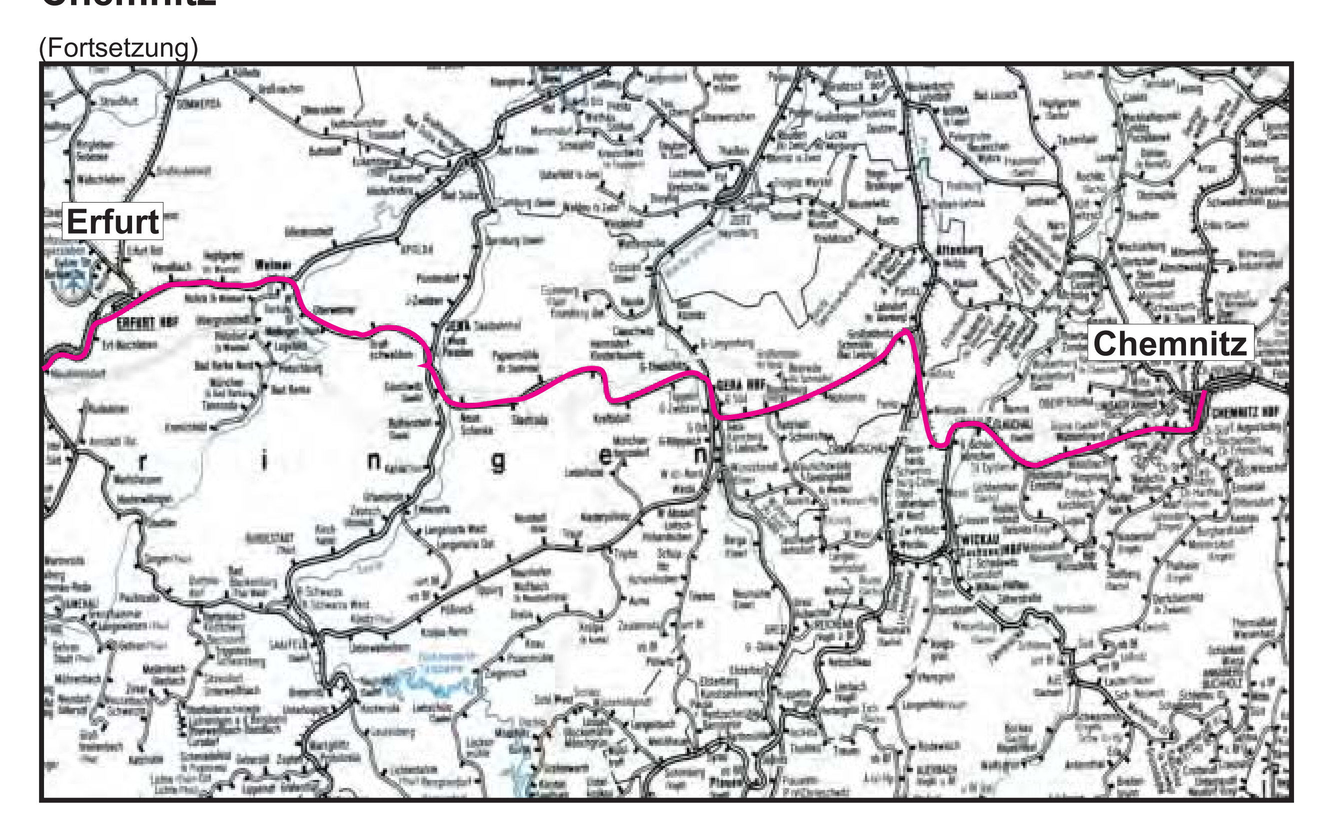
  vorgesehen.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	572 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	100 - 160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	394 Min.
nach Bauende	340 Min.
Gesamtkosten für ABS gemäß IP:	340 Mio. €

Noch Projekt Nr. 10a - Neue Vorhaben - ABS Paderborn - Bebra - Erfurt - Weimar - Jena - Glauchau - Chemnitz

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Planungsstand:

- Vorentwurfsplanung Weimar - Glauchau-Schönbörnchen abgeschlossen
- Entwurfsplanung für Bauabschnitte
  - Bauvorber. Maßnahmen Knoten Gera
- Ausführungsplanung für
  - Hermsdorf-Kl. (a) - Kraftsdorf (e)
  - Stadtroda (a) - Papiermühle (e)
  - Bf Neue Schenke
  - Weimar (a) - Mellingen (a) abgeschl.

Planfeststellung:

- Für 13 Planfeststellungsabschnitte liegen die Beschlüsse vor
- 3 Planfeststellungsabschnitte sind in Bearbeitung
- 2 Planfeststellungsabschnitte sind noch nicht beantragt

Baubeginn:

Abschnitt Weimar - Jena West
1997/98

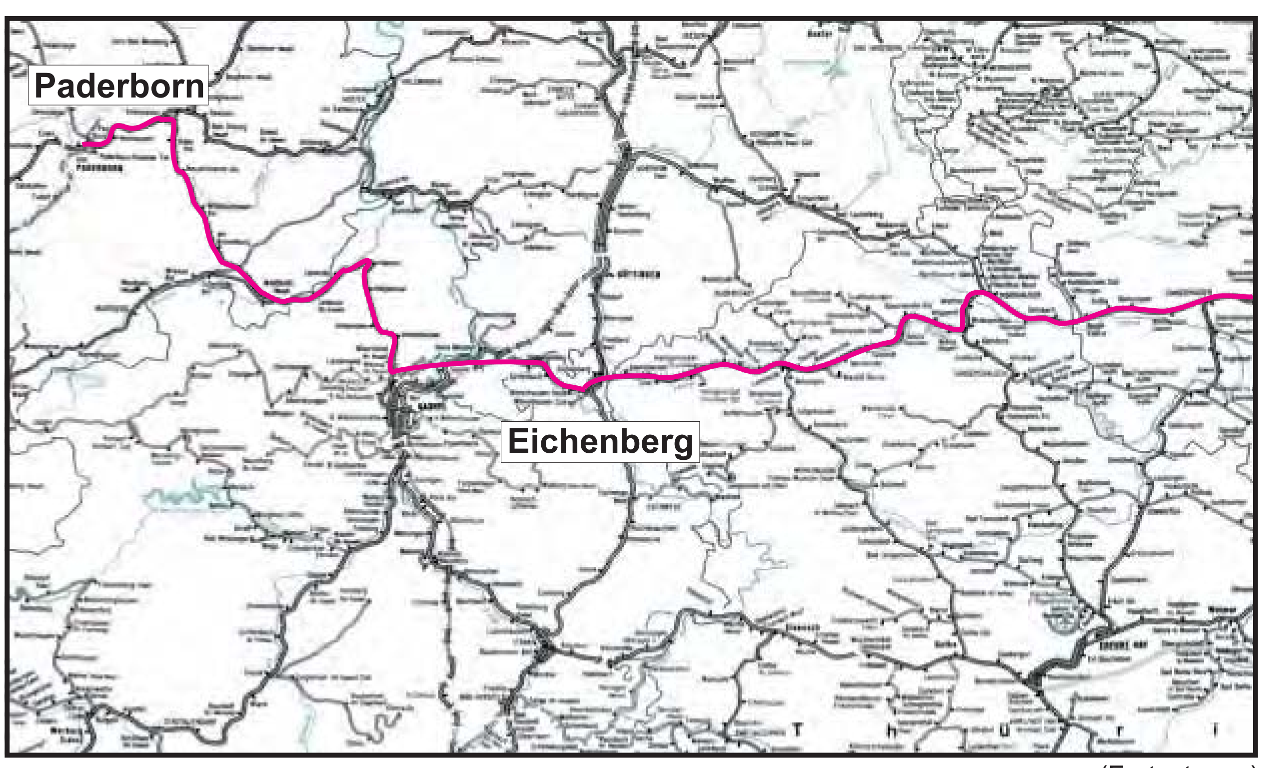
Bauaktivitäten:

2002 - Punktuelle Maßnahmen
- ESTW-Technik
  Weimar (a) - Göschwitz (a)
- Bauvorber. Maßnahmen Knoten Gera
- Weimar (a) - Mellingen (a) Bestandsgl.
- Stadtroda (a) - Papiermühle (e)
- Hermsdorf - Klosterlausnitz (a) - Kraftsdorf (e)
- EÜ Töppeln

Inbetriebnahme:

2002 - ESTW-Technik
  Weimar (a) - Göschwitz
- Punktuelle Maßnahmen
- Weimar (a) - Mellingen (a) Bestandsgl.
- Stadtroda (a) - Papiermühle (e)
- Hermsdorf - Klosterlausnitz (a) - Kraftsdorf (e)
- Bf Neue Schneke

Projekt Nr. 10b - Neue Vorhaben - ABS Paderborn - Halle



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Steigerung der Leistungsfähigkeit, Entlastung der Nord-Süd-Magistrale im Bereich südlich von Eichenberg und Verbesserung der Reise- und Transportzeiten im Ost-/Westverkehr.

Geplante Maßnahmen:

Teilabschnitt Paderborn - Kassel - Speele:

Eingleisige Kurve Mönchehof - Speele (8,5 km)

Teilabschnitt Eichenberg - Halle:

1. Baustufe:

Nördliche Verbindungskurve bei Eichenberg "Eichenberger Kurve"

Weitere Baustufen:

- Dreigleisiger Ausbau für den Abschnitt Sangerhausen - Blankenheim (rd. 13 km) im Überschneidungsabschnitt der Strecken Magdeburg - Erfurt und Kassel - Halle
- Verbindungskurve im Südwesten von Sangerhausen

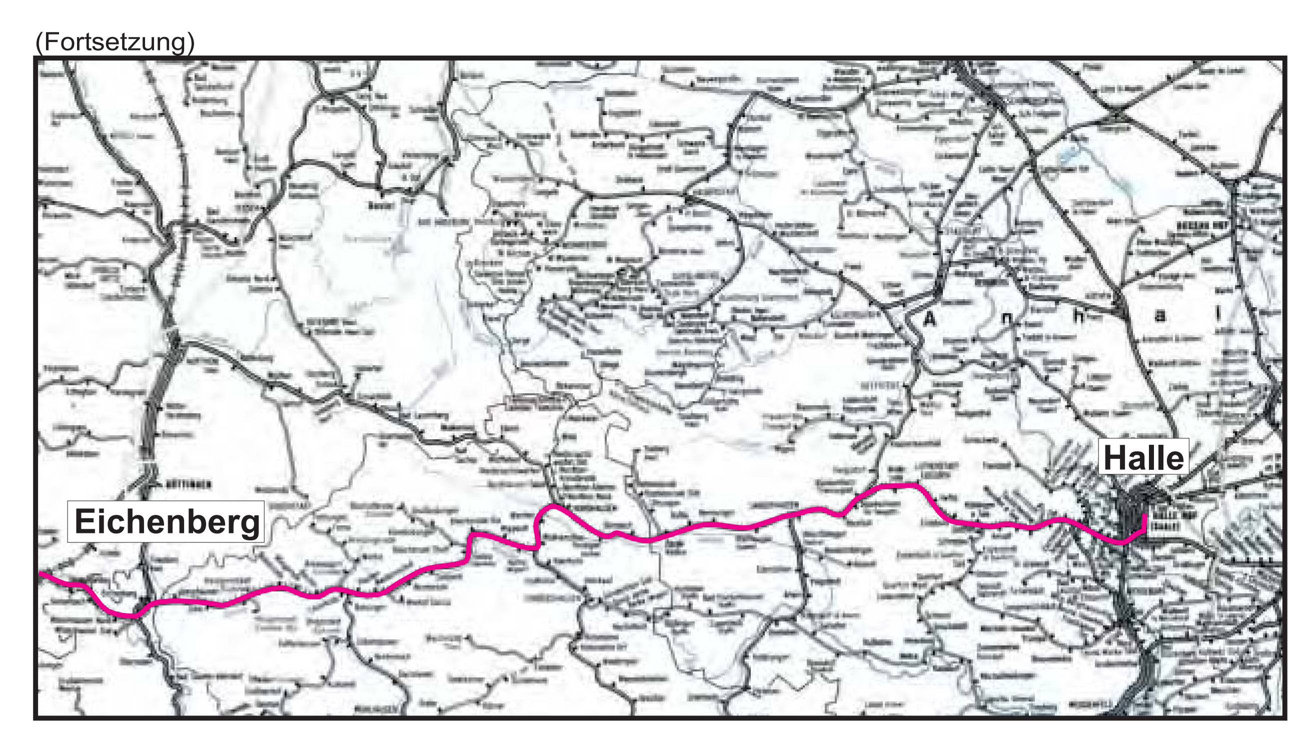
2.1 Projektkenndaten

Paderborn - Halle

Streckenlänge:	307 km
Entwurfsgeschwindigkeit: (Abschnittsweise)	160 km/h
Gesamtkosten:	noch offen

Noch Projekt Nr. 10b - Neue Vorhaben - ABS Paderborn - Halle

(Fortsetzung)



2.2 Projektkenndaten

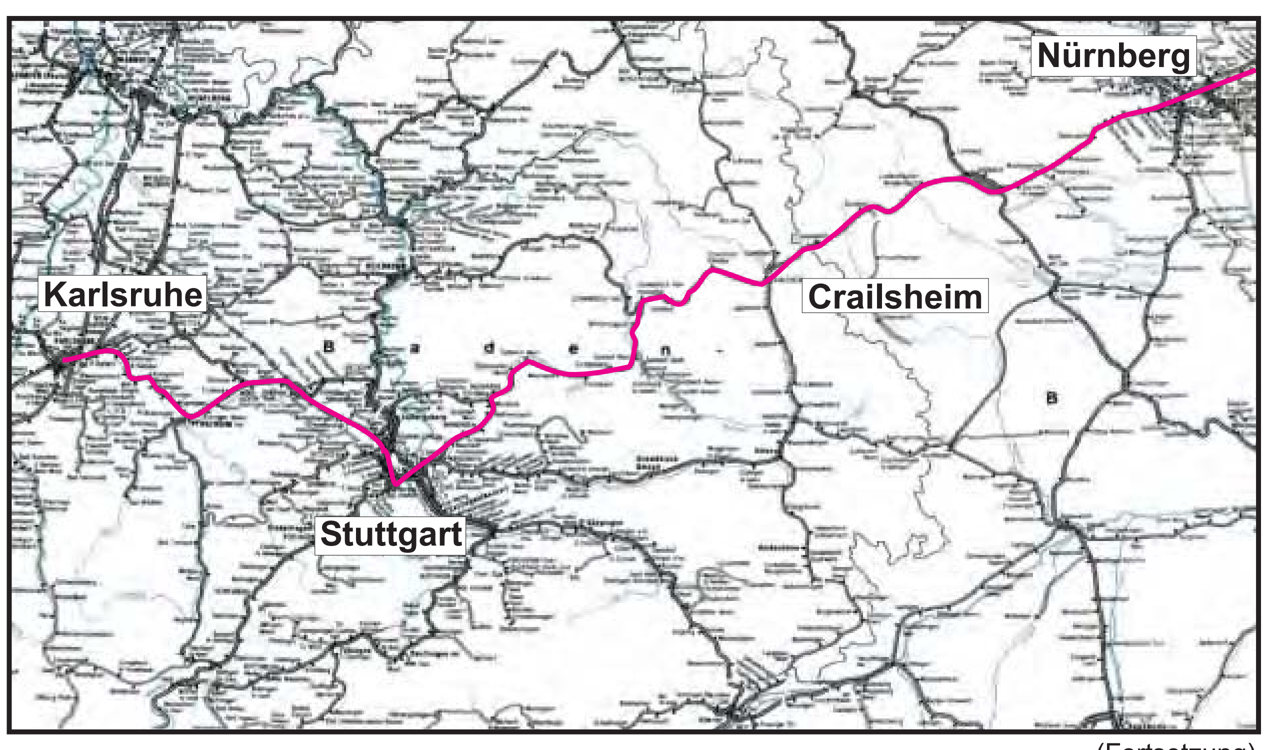
Eichenberger Kurve (1. Baustufe)

Streckenlänge:	1 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	80 km/h
Gesamtkosten gemäß Finanzierungsvereinbarung:	9,0 Mio. €

3. Projektstand

1. Baustufe:
Eichenberger Kurve realisiert

Projekt Nr. 11 - Neue Vorhaben - ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig / Dresden



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitative und quantitative Verbesserung der Gesamtstrecke. Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen. Die Anbindung Bayreuths wird durch eine Verbindungskurve bei Neuenmarkt-Wirsberg (Schlömener Kurve) verbessert.

Geplante Maßnahmen:

Teilabschnitt Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Hof:

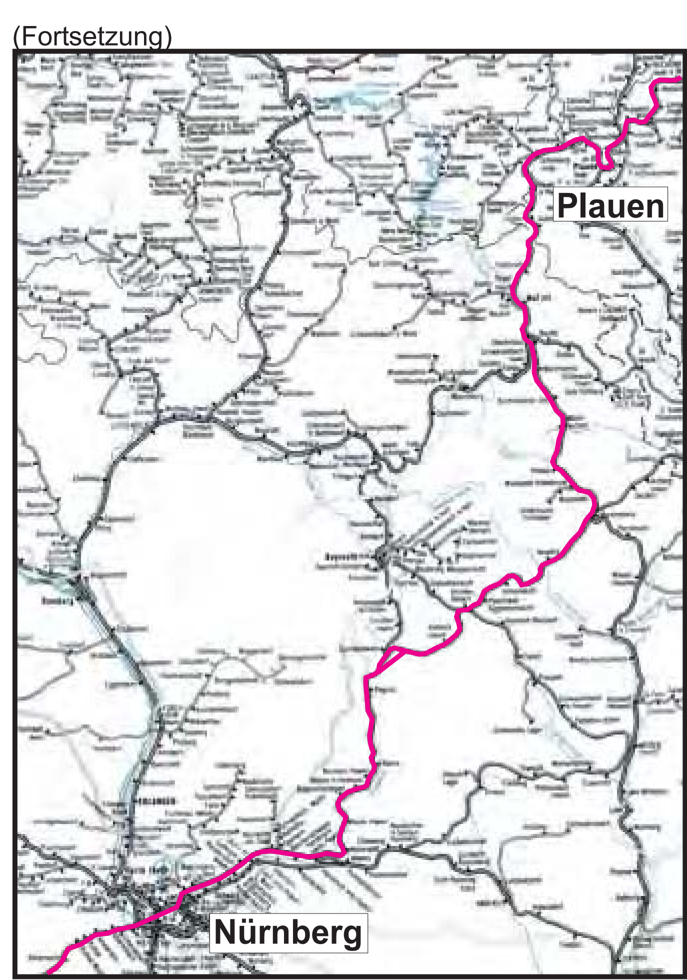
- Herrichtung der Abschnitte Nürnberg - Bayreuth/Marktredwitz - Hof und Karlsruhe - Stuttgart für Neigetechnik-Betrieb
- Herstellung der Verbindungskurve vor Bf Neumarkt-Wirsberg (Schlömener Kurve)

Teilabschnitt Hof - Leipzig / Dresden:

- Geschwindigkeitsanhebung bis 120 km/h auf dem Abschnitt Werdau - Bogendreieck Dresden für konventionelle Züge und 160 km/h für Neigetechnik-Züge
- Geschwindigkeitsanhebung bis 160 km/h auf dem Abschnitt Werdau - Altenburg - Leipzig-Connewitz
- Verbesserung der Leit- und Sicherungstechnik durch ESTW

Noch Projekt Nr. 11 - Neue Vorhaben - ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig / Dresden

(Fortsetzung)



(Fortsetzung)

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	740 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 - 160 km/h
Fahrzeit:	
Karlsruhe - Nürnberg	
vor Baubeginn	186 Min.
nach Bauende	160 Min.
Nürnberg - Leipzig	
vor Baubeginn	243 Min.
nach Bauende	188 Min.
Nürnberg - Dresden	
vor Baubeginn	340 Min.
nach Bauende	285 Min.
Gesamtkosten gemäß IP:	1.740 Mio. €

3. Projektstand

Raumordnung:

Ggf. für Elektrifizierung Nürnberg - Hof erforderlich.

Planfeststellung:

Planfeststellungsverfahren für 198 km (NBL) abgeschlossen

Baubeginn:

1995 (Sanierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit 1. Ausbaustufe Neigetechnik) Anpassung von Kurvenüberhöhungen auf dem Abschnitt Backnang - Crailsheim

Bauaktivitäten 2002:

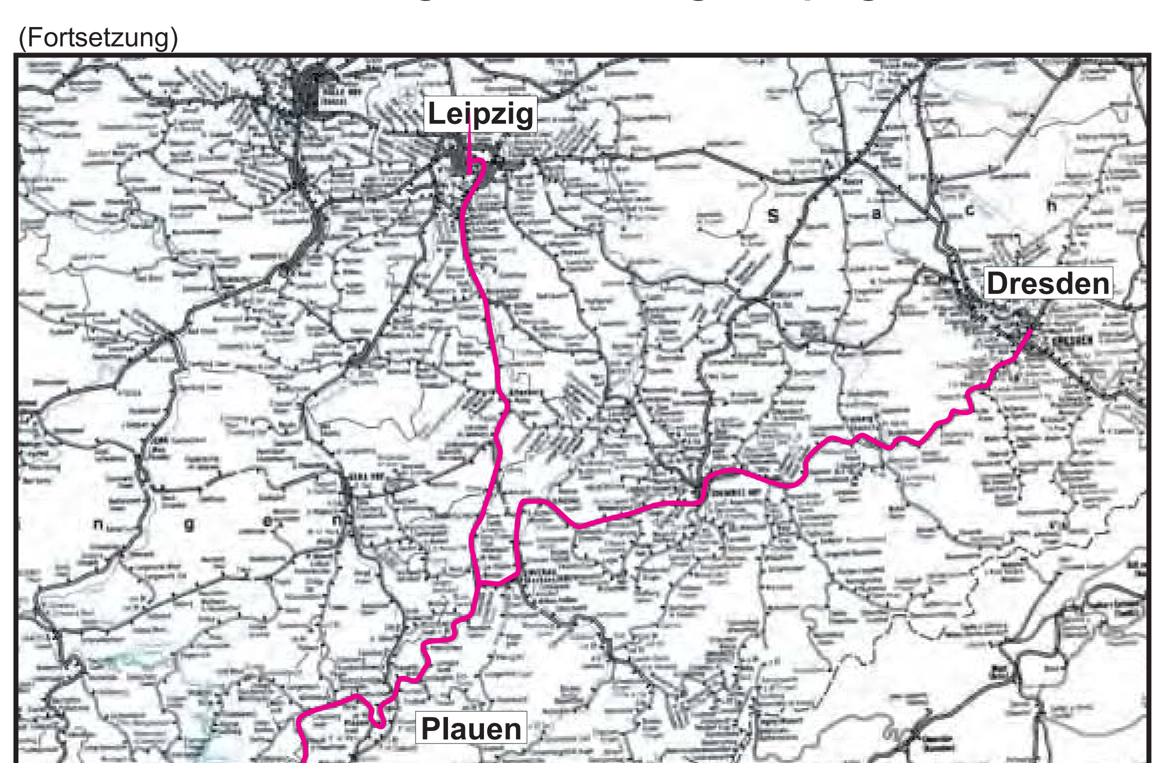
- Dresden-Plauen (a) Klingenberg-Colmnitz (vorgezogene Maßnahme resultierend aus Hochwasser August/2002)
- Bahnhof und ESTW Tharandt (Wiederaufbau nach Hochwasser)
- Bahnhof Freiberg
- Frankenstein - Oederan
- Bahnhof und ESTW Glauchau
- Bahnhof und ESTW Plauen
- Bahnhof und ESTW Crimmitschau
- ESTW Freital-Potschappel
- ESTW Frankenstein
- ESTW Oederan
- ESTW Flöha
- ESTW Mosel
- ESTW Mehltheuer

Inbetriebnahme bis Dezember 2002:

- Gutenfürst - St. Egidien
- Hohenstein-Ernstthal (a) - Chemnitz-Kappel
- Chemnitz (a) - Oederan (a)
- Frankenstein (a) - Tharandt

Noch Projekt Nr. 11 - Neue Vorhaben - ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig / Dresden

(Fortsetzung)

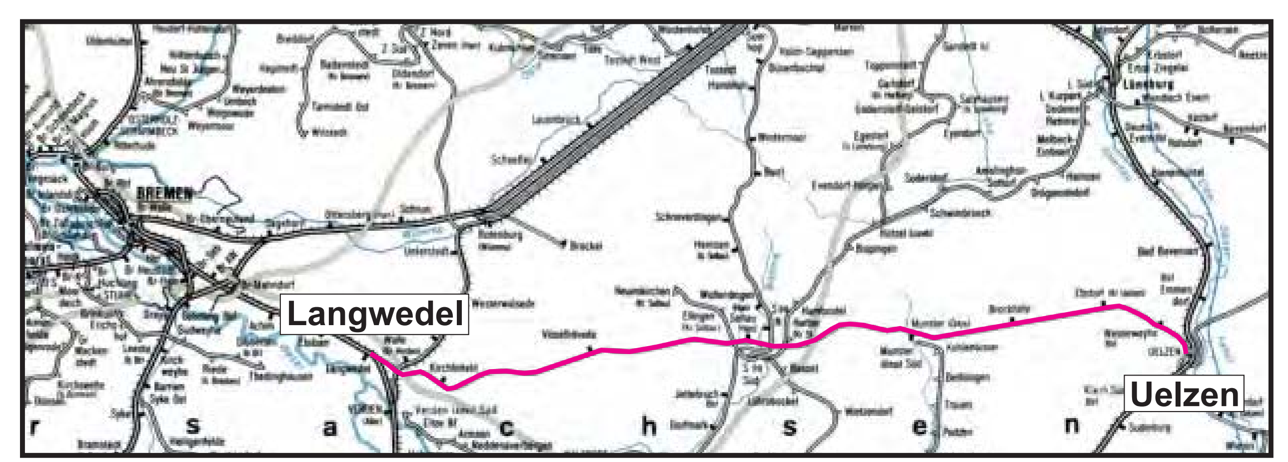


Weiter zu 3. Projektstand

Fortsetzung Inbetriebnahme bis Dezember 2002

- Bogendreieck Werdau - Crimmitschau (a)
- Schlömener Kurve
- ESTW Herlasgrün
- ESTW Reichenbach
- ESTW Neumark
- ESTW Werdau
- ESTW St. Egidien
- ESTW Hohenstein-Ernstthal
- ESTW Wüstenbrand
- ESTW Chemnitz-Siegmar
- ESTW Niederwiesa
- ESTW Klingenberg-Colmnitz
- Neigetechnik-Betrieb zwischen Bayreuth - Schlömener Kurve - Oberkotzau, Gutenfürst - Zwickau (außer Bf Plauen) Glauchau (a) - Chemnitz (a), Freiberg (a) - Tharandt (a)

Projekt Nr. 12.1 - Neue Vorhaben - ABS Uelzen - Langwedel



1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitative und kapazitive Ertüchtigung und Verbesserung der Anbindung der Bremer Häfen an Berlin und Mitteldeutschland, Verbesserung des Nahverkehrsangebotes.

Ertüchtigung der Strecke für V_{max} = 120 km/h

2. Projektkenndaten

Streckenlänge	97 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 km/h
Gesamtkosten gemäß Fünfjahresplan (Stand: 1. Januar 1997) (Projekt 12.1 und 12.2):	179 Mio. €

3. Projektstand

Planungsstand:
Vorplanungen fertiggestellt
Entwurfsplanung in Arbeit

Raumordnung:
1995 abgeschlossen
(nur für Bahnstromleitungen erforderlich)

Planfeststellung:
2001 abgeschlossen
(nur für Bahnstromleitungen)

Baubeginn:
noch offen

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2002

Projekt Nr. 12.2 - Neue Vorhaben - ABS Oldenburg - Wilhelmshaven



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Anbindung Wilhelmshavens durch Ertüchtigung der Strecke (zweigleisiger Ausbau/Elektrifizierung einschließlich der dem Güterverkehr dienenden "Nordstrecke" (- Sande - Hafenbahnhof) mit Varianten für deren Endpunkt (mögliche Einbeziehung des Anschlusses "Beta-Raffinerie").

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	52 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 km/h
Gesamtkosten gemäß Fünfjahresplan Stand: 1. Januar 1997) (Projekt 12.1 und 12.2):	179 Mio. €

3. Projektstand

Ausbaustufe I

- Wiederherstellung der durchgehenden Befahrbarkeit mit 100 km/h (Beseitigung von Lnagsamfahrstellen), Realisierung im Rahmen Investition ins Bestandsnetz bis Ende 2003. Baubeginn im März 2003 erfolgt.

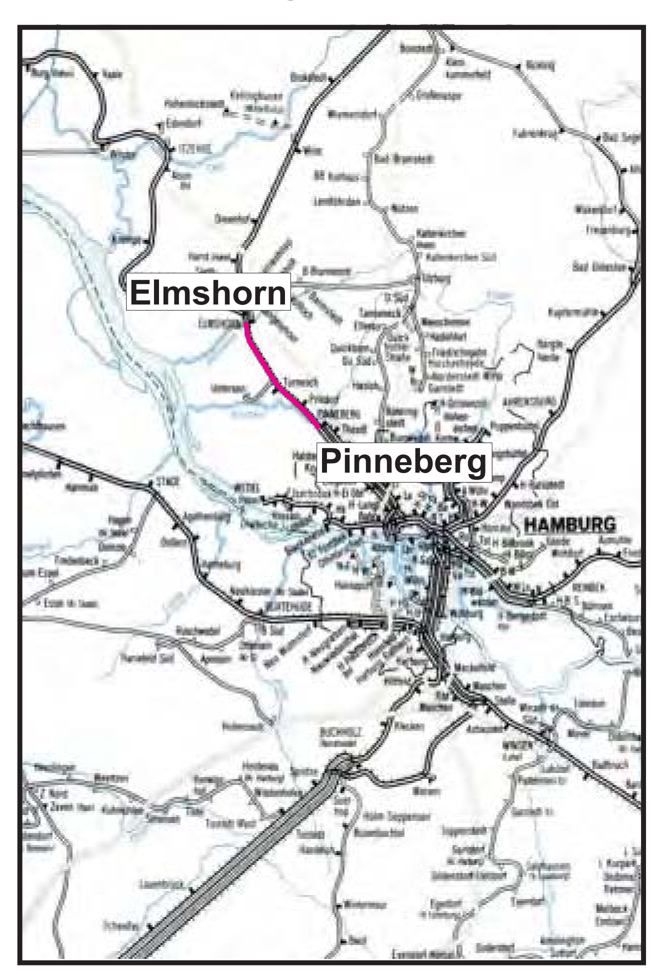
Ausbaustufe II

- Einrichtung des Bf “Weißer Floh” zur besseren Anbindung der Nordstrecke,
- Einführung Streckenbetrieb auf der Nordstrecke (heute Rangierbetrieb).
- Realisierung vsl. ab 2005 unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose aus dem Bau des Tiefwasserhafens

Ausbaustufe III

- Ausbau und Herstellung der Zweigleisigkeit zwischen Oldenburg und Sande in den vorh. eingleisigen Abschnitten.
- Elektrifizierung

Projekt Nr. 13 - Neue Vorhaben - ABS Pinneberg - Elmshorn



1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Leistungsfähigkeit des überlasteten Abschnittes infolge Verlagerung des Transitgüterverkehrs von Skandinavien auf dem Weg Großer Belt - Flensburg - Hamburg.
Verbesserung des Regionalverkehrs durch die Verdichtung des Angebotes.

Geplante Maßnahmen:

1. Baustufe
   Verdichtung der Blockteilung (als Vorabmaßnahmen 1997 realisiert) sowie Umgestaltung des Bahnhof Elmshorn.

2. Baustufe (Endausbau)
   Mehrgleisiger Ausbau zwischen Pinneberg und Elmshorn

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	15 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	8 Min.
nach Bauende	6 Min.
Gesamtkosten gemäß IP:	196 Mio. €

3. Projektstand

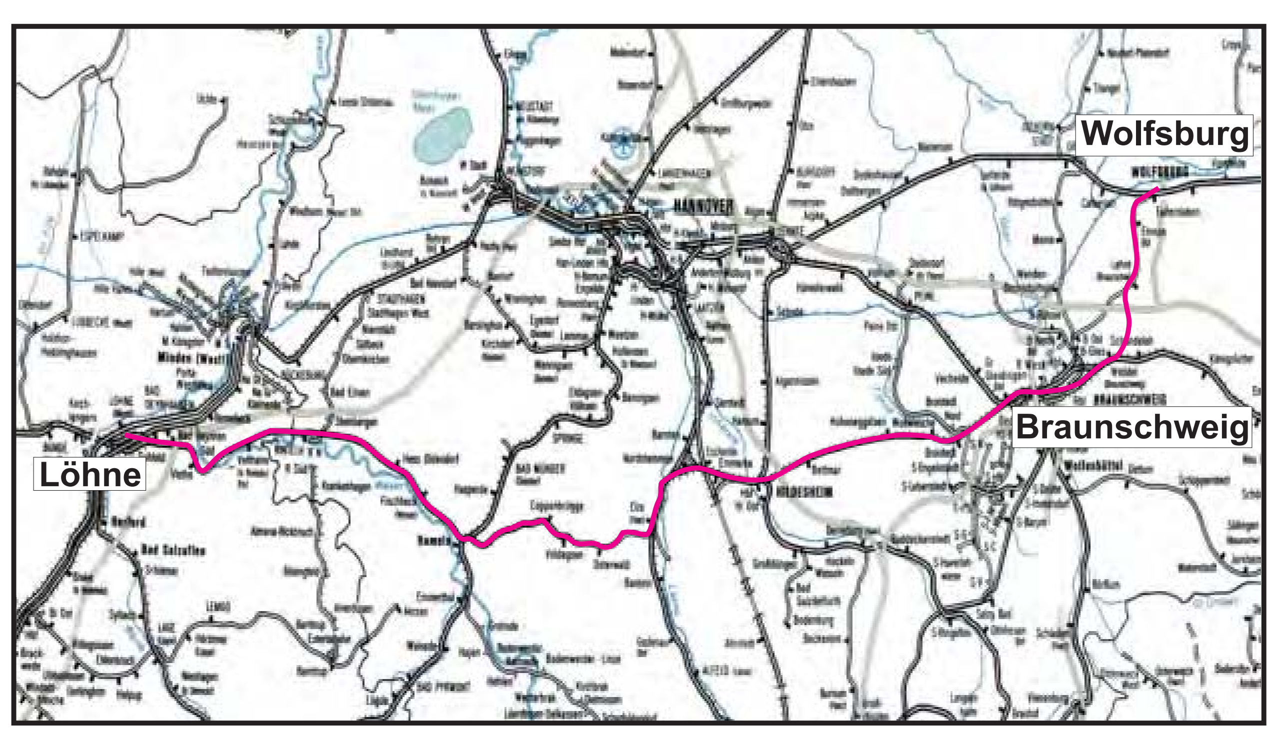
Planungsstand:
Entwurfsplanung für 1. Baustufe (Umbau Bf Elmshorn) in 2002 begonnen.

Planfeststellung:
Für den Bereich Elmshorn in Vorbereitung. Einleitung Frühjahr 2003 vorgesehen.

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2002

Inbetriebnahme:
Juni 1997 Streckenblockverdichtung zwischen Pinneberg und Elmahorn
Vsl. 2006 Bahnhof Elmshorn

Projekt Nr. 14 - Neue Vorhaben - ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Kapazitive Erweiterung für den Ost-West-Güterverkehr (Umfahrung des Großknotens Hannover) und qualitative Verbesserung der Achse Frankfurt - Berlin im Bereich Hildesheim - Braunschweig - Wolfsburg.

Geplante Maßnahmen:

- Durchgängig zweigleisiger Ausbau in den Teilabschnitten Elze - Nordstemmen - Hildesheim - Groß Gleidingen - Braunschweig
- Weitere kapazitätssteigernde Maßnahmen durch den Bau schienenfreier Bahnsteigzugänge, die Anpassung der Überholungsbahnhöfe sowie Verbesserung der signaltechnischen Einrichtungen (Gleiswechselbetrieb, kürzere Blockabschnitte) und Elektrifizierung des Streckenabschnittes Löhne - Elze
- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h

1. Baustufe

Abschnitt Weddel - Fallersleben ("Weddeler Schleife")

- eingleisiger Neubauabschnitt zwischen Weddel und Lehre mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h; Option auf Zweigleisigkeit
- Elektrifizierung der vorhandenen Strecke Lehre - Fallersleben mit Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h; Option auf Zweigleisigkeit

2. Baustufe

Abschnitt Hildesheim - Groß Gleidingen

- Herstellung der Zweigleisigkeit
- Elektrifizierung des zweiten Gleises

3. Baustufe

Abschnitt Elze - Löhne

- Zweigleisiger Ausbau
- Elektrifizierung

Noch Projekt Nr. 14 - Neue Vorhaben - ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 175 km
davon:

2.1 Abschnitt Weddel - Fallersleben
(“Weddeler Schleife”) 18,5 km

Fahrzeit:
Braunschweig - Wolfsburg
vor Baubeginn über
Gliesmarode - Fallersleben 38 Min.
nach Bauende neue Verbindung
“Weddler Schleife” 16 Min.

2.2 Abschnitt
Hildesheim - Groß Gleidingen 34,0 km

Entwurfsgeschwindigkeit:
Hildesheim - Groß Gleidingen 160 km/h

Fahrzeit:
Hildesheim - Braunschweig
vor Baubeginn 25 Min.
nach Bauende 21 Min.

Gesamtkosten gemäß IP: 292 Mio. €

davon "Weddeler Schleife" 143 Mio. €

2.3 Abschnitt Elze - Löhne 82,0 km

3. Projektstand

3.1 Abschnitt Weddel - Fallersleben
("Weddeler Schleife")

Baubeginn:
Dezember 1996

Bauaktivitäten:
- Landschaftsbau
- Flurbereinigung

Inbetriebnahme:
Fahrplanwechsel September 1998

3.2 Abschnitt Hildesheim - Groß Gleidingen

Planungsstand:
- Entwurfsplanung
- Erstellung Genehmigungsunterlagen

Planfeststellung:
Einleitung in 1999
Erörterungstermine in 2000
Beschlüsse: 2001/2002

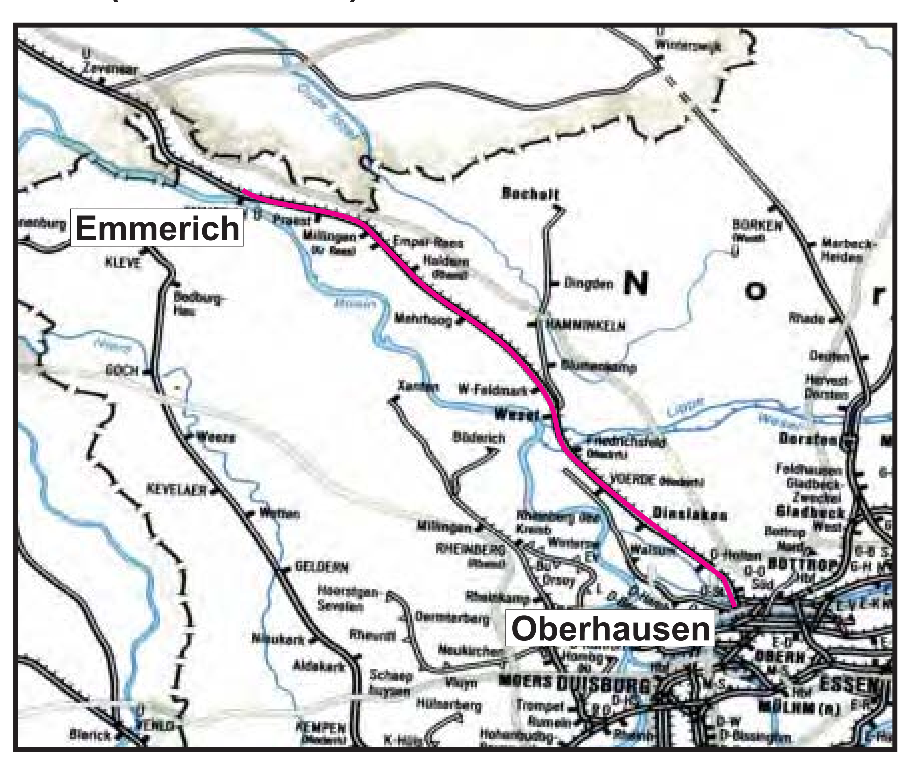
Baubeginn:
geplant 2003

Inbetriebnahme:
- neues Gleis vsl. 2006

3.3 Abschnitt Elze - Löhne

Planungsstand:
- Vorplanung

Projekt Nr. 15 - Neue Vorhaben - ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienengüter- und -personenverkehrs (Bilaterale Vereinbarung vom 31. August 1992).

Geplante Maßnahmen:

- Qualitative Verbesserung durch die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf überwiegend 200 km/h
- Herstellung niveaufreier Verbindungskurven im Großraum Oberhausen
- Option auf einen dreigleisigen Ausbau zwischen Oberhausen und Wesel

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	73 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	36 Min.
nach Bauende	29 Min.
Gesamtkosten gemäß IP:	670 Mio. €

3. Projektstand

Planungsstand:
Vorplanung für das Gesamtvorhaben abgeschlossen

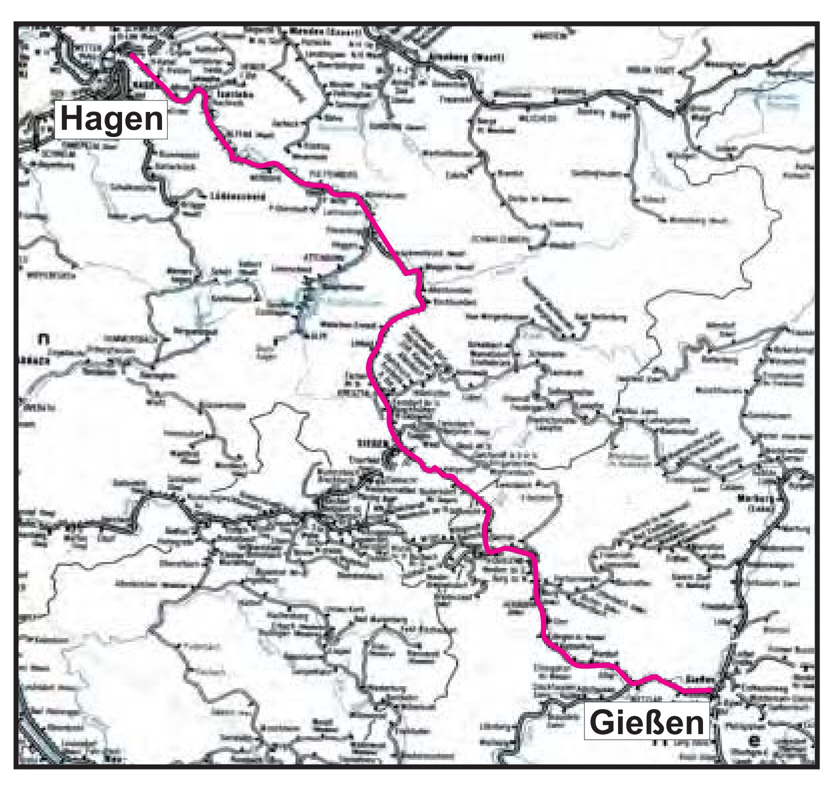
Planfeststellung:
Verfahren für Teilmaßnahme Knoten Oberhausen 1. Ausbaustufe, Abschnitt 3, (kreuzungsfreie, zweigleisige Güterzug-Verbindungskurve) abgeschlossen.

Baubeginn:
November 1997
(nur für 1. Ausbaustufe, Abschnitt 3)

Bauaktivitäten:
Im Knoten Oberhausen,
1. Ausbaustufe, Abschnitt 3

Inbetriebnahme:
Knoten Oberhausen, Abschnitt 3
vsl. 2005

Projekt Nr. 16 - Neue Vorhaben - ABS Hagen - Gießen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeiten für den Personennahverkehr durch Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen und Verbesserung der Transportbedingungen im Güterverkehr.

Geplante Maßnahmen:

- Herstellung schienenfreier Bahnsteigzugänge
- Linienverbesserungen und Neubau eines eingleisigen Streckenabschnittes für die Steilstrecke von Altenhundem bis Welschen-Ennest
- Verbesserung der signaltechnischen Einrichtungen, Beseitigung von Profileinschränkungen im Tunnel

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	vor Ausbau	170 km
	nach Ausbau	162 km
Entwurfsgeschwindigkeit:		120 - 160 km/h
Fahrzeit:	vor Baubeginn	125 Min.
	nach Bauende	100 Min.
Gesamtkosten gemäß BVWP`92 (Stand: 1. Januar 1991):		299 Mio. €

3. Projektstand

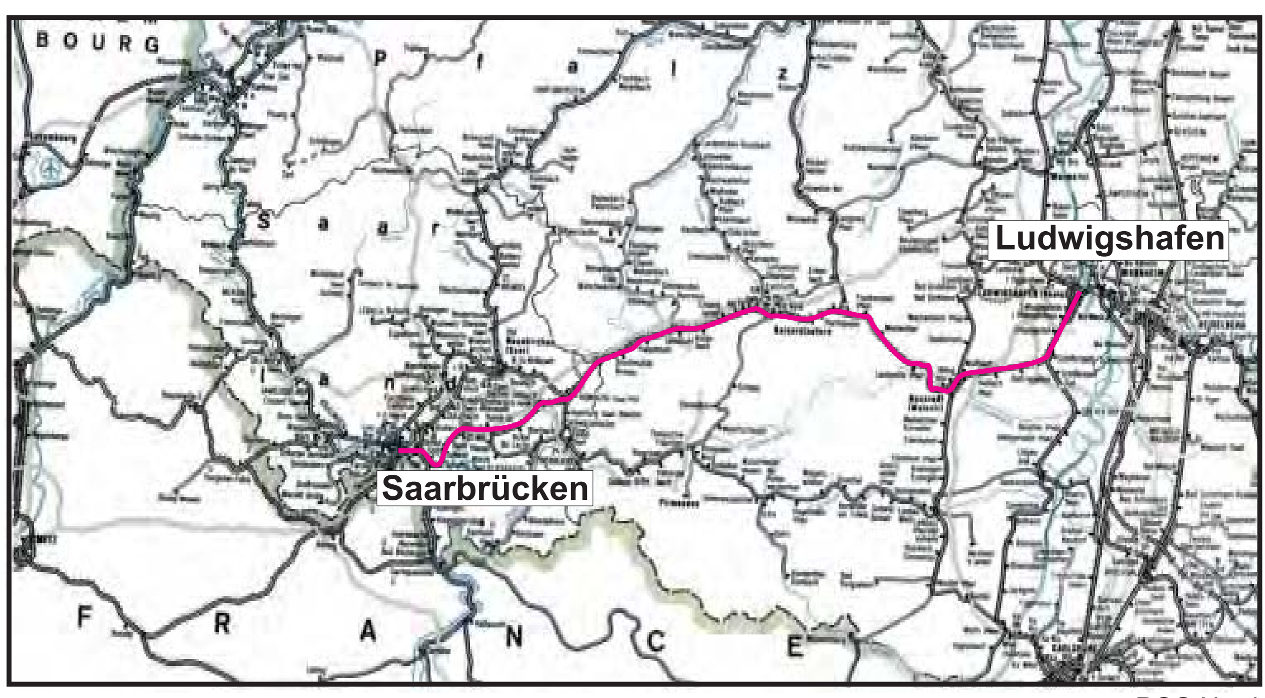
Raumordnung:
nicht erforderlich

Planfeststellung:
noch keine Verfahren eingeleitet

Baubeginn:
noch offen

Bauaktivitäten:
keine

Projekt Nr. 17 - Neue Vorhaben - ABS (Paris-) Grenze D/F - Saarbrücken - Ludwigshafen / Kehl - Appenweier



POS Nord

1. Verkehrliche Zielsetzung

Herstellung einer Schnellbahnverbindung Paris - Ostfrankreich - Südwestdeutschland (POS) gemäß bilateraler Vereinbarung von La Rochelle vom 22. Mai 1992.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau Saarbrücken - Ludwigshafen (POS Nord) mit Erhöhung der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit bis 200 km/h im Raum St. Ingbert bis Kaiserslautern sowie zwischen Neustadt (Weinstr) und Ludwigshafen durch Linienverbesserungen
- Ausbau des POS-Nordastes für den Einsatz von Neigetechnik-Zügen mit Geschwindigkeiten bis 160 km/h
- Ausbau der Strecke Kehl - Appenweier (POS Süd) auf V_{max} = 200 km/h mit Erweiterung der Rheinbrücke bei Straßburg auf zwei Gleise
- Höhengleiche Einbindung bei Appenweier mit V_{max} = 180 km/h in die Achse Karlsruhe - Basel ("Karlsruher Kurve")

POS Nord:

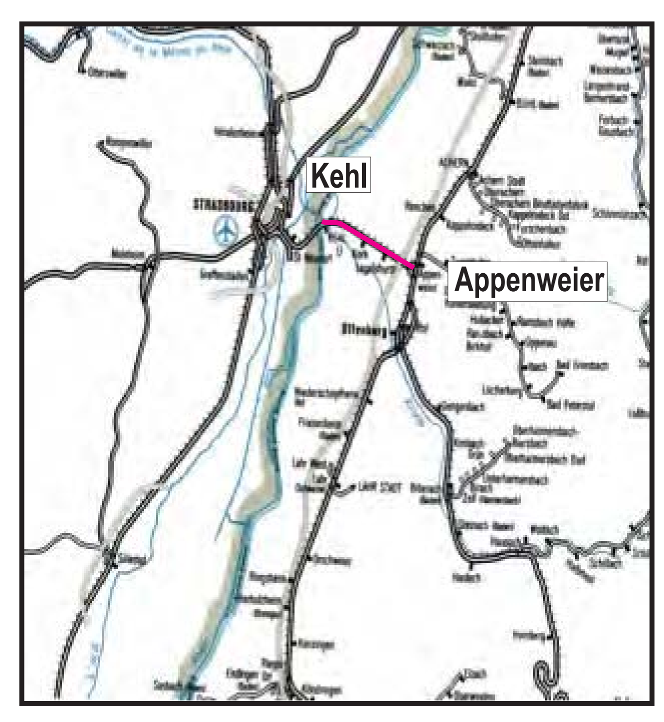
1. Baustufe:

- Ertüchtigung der Strecke für Neigetechnik-Züge auf V_{max} = 160 km/h auf dem gesamten Streckenabschnitt
- Streckenausbau Abschnitt St. Ingbert - Geistkircherhof/Kirkel auf V_{max} = 200 km/h
- Streckenausbau Abschnitt Neustadt (Weinstr) - Ludwigshafen auf V_{max} = 200 km/h

2. Baustufe:

Streckenausbau Abschnitt Kirkel - Kaiserslautern auf V_{max} = 200 km/h

Noch Projekt Nr. 17 - Neue Vorhaben - ABS (Paris-) Grenze D/F - Saarbrücken - Ludwigshafen / Kehl - Appenweier



POS Süd

2. Projektkenndaten

Abschnitt
Saarbrücken - Ludwigshafen (POS Nord)

Streckenlänge:		128 km
Entwurfsgeschwindigkeit:		160 - 200 km/h
Fahrzeit:	vor Baubeginn	79 Min.
	nach Bauende	62 Min.

Abschnitt
Kehl - Appenweier (POS Süd)

Streckenlänge:		14 km
Entwurfsgeschwindigkeit:		160 - 200 km/h
Fahrzeit:	vor Baubeginn	9 Min.
	nach Bauende	6 Min.
Gesamtkosten gemäß IP:		463 Mio. €

3. Projektstand

Abschnitt
Saarbrücken - Ludwigshafen (POS Nord)

Raumordnung:
Wo erforderlich (größere Linienverbesserungen) abgeschlossen

Planfeststellung:
(1. Baustufe):
abgeschlossen

(2. Baustufe):
Einleitung der erforderlichen Verfahren 2003

Baubeginn:
August 1998

Bauaktivitäten:

- Ertüchtigung für Neigetechik-Züge auf 160 km/h abgeschlossen
- Tiefbauarbeiten Linienverbesserung Schifferstadt und Geistkircherhof

Inbetriebnahme:

Vorab Neigetechik	November	2000
Ludwigshafen - Neustadt		2003
Kaiserslautern - Saarbrücken		
(1. Baustufe)		2003
(2. Baustufe)		2007

Abschnitt
Kehl - Appenweier (POS Süd)

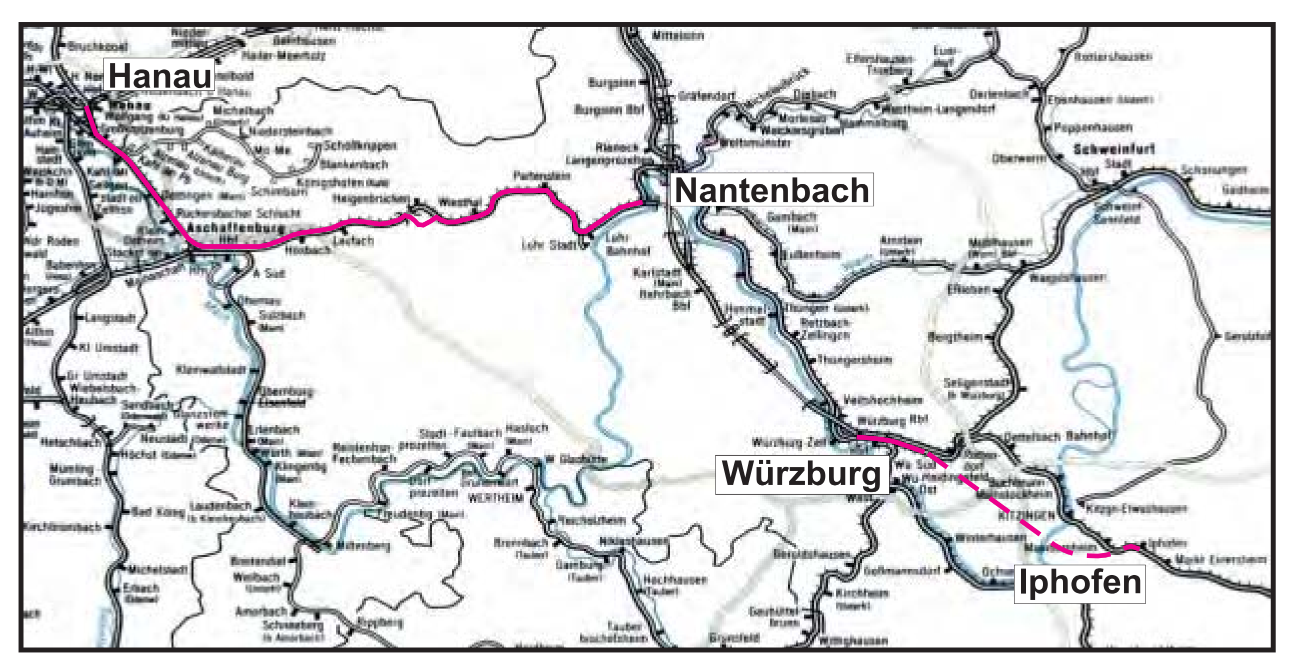
Raumordnung:
Für Karlsruher Kurve (höhenfrei) Ende 1994 abgeschlossen

Planfeststellung:

- Eine BÜ-Beseitigung planfestgestellt (WP11)
- 8 Verfahren (BÜ-Beseitigung) noch offen

Inbetriebnahme:
BÜ-Beseitigung bis 2008

Projekt Nr. 18 - Neue Vorhaben - ABS/NBS Hanau - Nantenbach / Würzburg - Iphofen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Eisenbahnachse Frankfurt am Main - Nürnberg. Qualitätssteigerung durch Beseitigung von Profileinschränkungen (für den Kombinierten Verkehr) und Kapazitätsengpässen sowie durch Anhebung der Geschwindigkeiten.

Geplante Maßnahmen:

- Neubau einer eingleisigen Spange zwischen Laufach und Heigenbrücken mit Tunnel zur Umfahrung der Steilstrecke Laufach - Heigenbrücken sowie Sanierung des bestehenden Schwarzkopftunnels mit Rückbau auf ein Streckengleis
- Neubauabschnitt Rottendorf - Iphofen für V_{max} = 250 km/h

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

Hanau - Nantenbach	64 km
Rottendorf - Iphofen (neu)	25 km
Laufach - Heigenbrücken	8 km

Entwurfsgeschwindigkeit:

NBS	250 km/h
ABS	140 km/h

Fahrzeit:

Hanau-Nantenbach	
vor Baubeginn	35 Min.
nach Bauende	33 Min.
Würzburg-Iphofen	
vor Baubeginn	21 Min.
nach Bauende	13 Min.

Gesamtkosten gemäß IP: 945 Mio. €

3. Projektstand

Planungsstand:

- Machbarkeitsstudie für Abschnitt Würzburg - Iphofen abgeschlossen
- Entwurfsplanung für Laufach - Heigenbrücken freigegeben

Raumordnung:

- Würzburg - Iphofen noch offen
- Laufach - Heigenbrücken nicht erforderlich

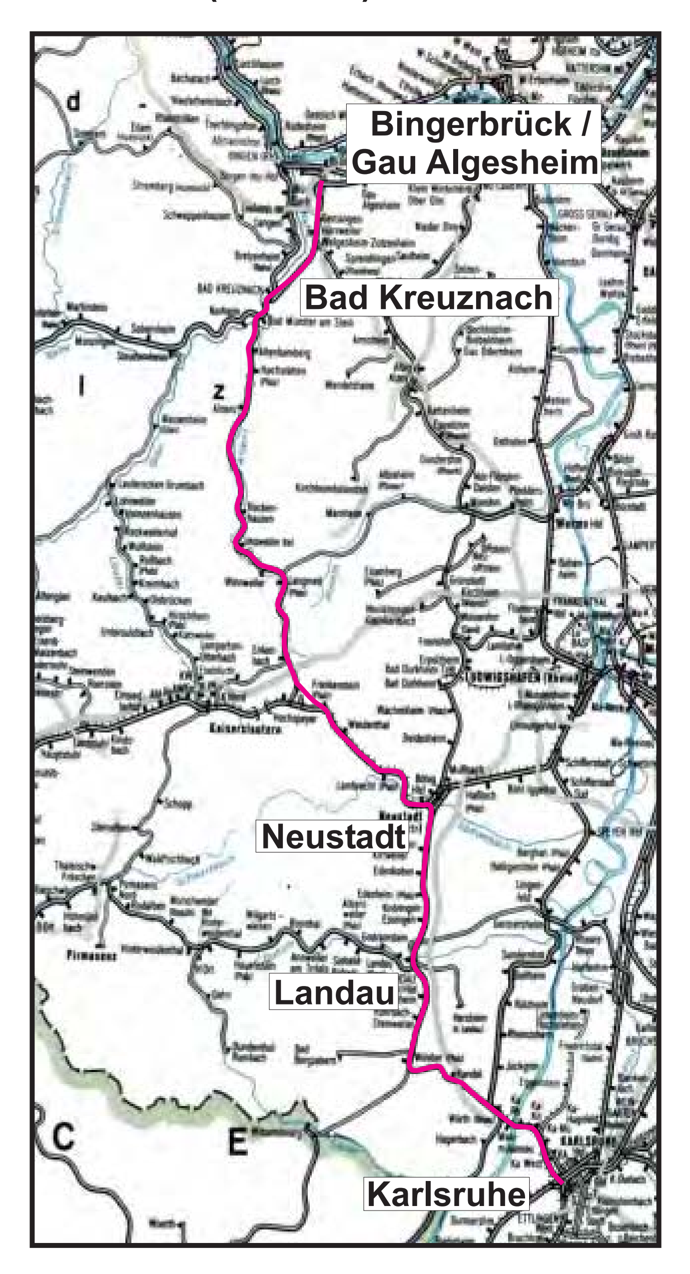
Planfeststellung:

Laufach - Heigenbrücken in Vorbereitung

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 2002

Projekt Nr. 19 - Neue Vorhaben - ABS Bingerbrück / Gau Algesheim - Bad Kreuznach - Neustadt (Weinstr) - Landau - Karlsruhe



1. Verkehrliche Zielsetzung

Ausbau eines Güterzugkorridors auf der Strecke Bingerbrück (jetzt Bingen (Rh) Hbf) - Frankenstein - Landau - Karlsruhe; Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für den Raum Mainz, Frankfurt und Mannheim.

Geplante Maßnahmen:

- Kapazitiver Ausbau der Strecke
- Elektrifizierung der Strecke Bingen (Rh) Hbf / Gau Algesheim - Hochspeyer und Kurve Hochspeyer

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 125 km

Entwurfsgeschwindigkeit:
nur kapazitive Maßnahmen

Gesamtkosten gemäß BVWP`92:
(Stand: 1. Januar 1991): 419 Mio. €

3. Projektstand

Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
Noch offen

Baubeginn:
Noch offen

Bauaktivitäten:
Keine

Projekt Nr. 20 - Neue Vorhaben - ABS Darmstadt - Mannheim



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung des Nahverkehrsangebotes, Fahrzeitverkürzungen und Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für den Raum Mainz, Frankfurt, Mannheim. Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit Projekt Nr. 19 -Neue Vorhaben-.

Geplante Maßnahmen:

- Optimierung der Blockteilung
- ggf. teilweise dreigleisiger Ausbau

2. Projektkenndaten

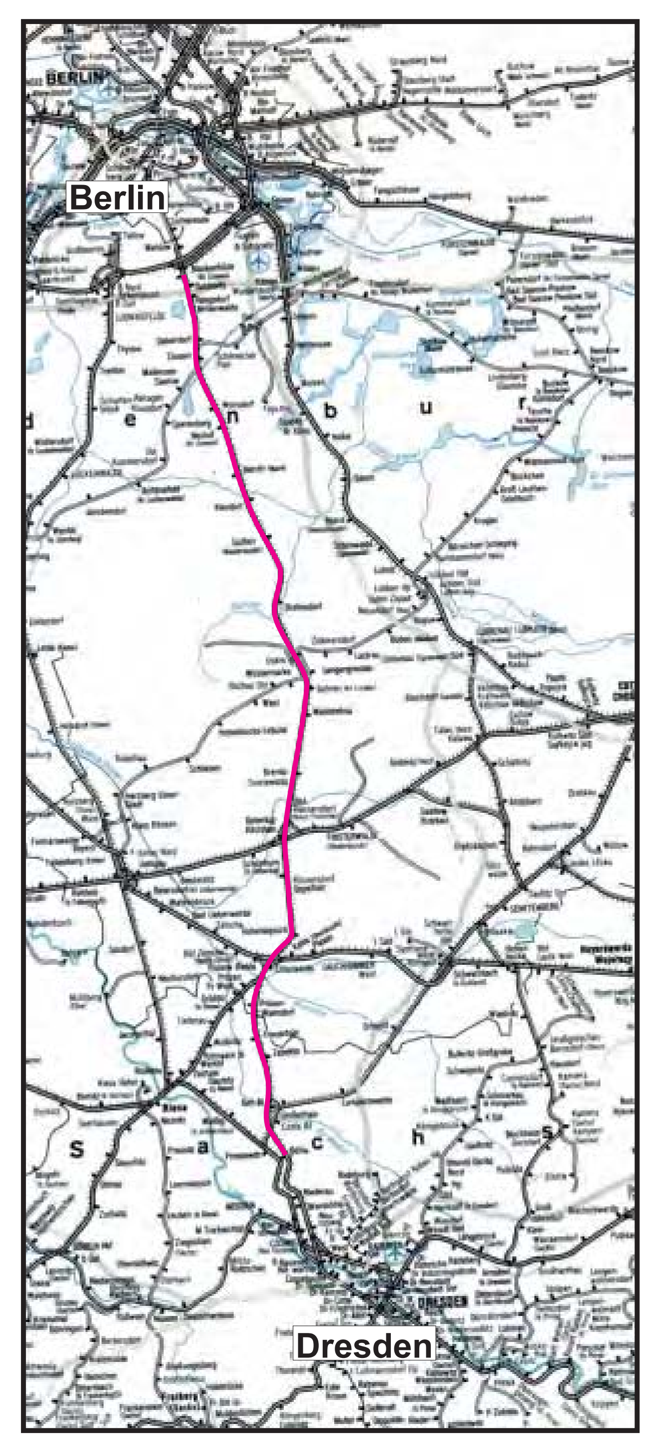
Streckenlänge:	72 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Gesamtkosten gemäß BVWP`92: (Stand: 1. Januar 1991):	452 Mio. €

3. Projektstand

Baubeginn:
Noch offen

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2002

Projekt Nr. 21 - Neue Vorhaben - ABS Berlin - Dresden



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Angebotsqualität durch Verkürzung der Fahrzeit.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h
- 1. Ausbaustufe:
  Streckenausbau für v=160 km/h, mit Option v= 200 km/h und Ausrüstung der Strecke mit ESTW-Technik einschließlich Maßnahmen zur Erhaltung der Verfügbarkeit - Sicherung der Fahrzeit Berlin-Ost Bf nach Dresden Hbf von unter 2 Stunden.
- 2. Ausbaustufe:
  Ausbau der Strecke für 200 km/h, BÜ-Beseitigung, LZB.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	125 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	117 Min.
nach Bauende	59 Min.
Gesamtkosten gemäß IP:	992 Mio. €

3. Projektstand

Planungsstand:
Bestätigung der Vorentwurfsplanung 11/2002

Raumordnung:
Raumordnungsverfahren nicht erforderlich.

Planfeststellung:
Plangenehmigung liegt für Abschnitte, welche z.Zt. umgebaut werden, vor.

Baubeginn:
November 2000 für die 1. Ausbaustufe

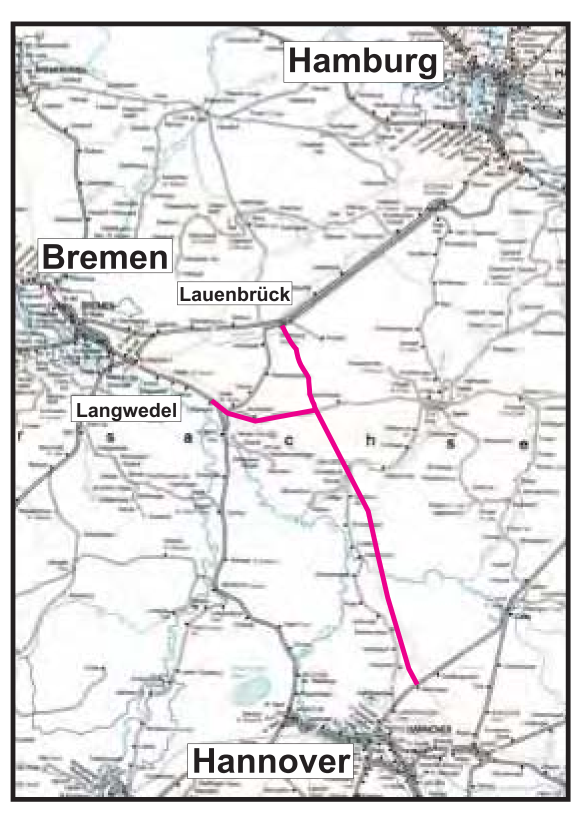
Inbetriebnahme:

- Abschnitt Walddrehna (a) - Brenitz-Sonnewalde (e) 05/2002
- Bahnhof Walddrehna 05/2002
- Golßen (e) - Uckro (a) 12/2002
- Frauenhain (e) - Großenhain (a) 12/2002

Bauaktivitäten:

- Uckro (e) - Walddrehna (a)
- Doberlug-Kirchhain (a) - Rückersdorf-Oppelhain (e)

Projekt Nr. 22 - Neue Vorhaben - ABS/NBS Hamburg / Bremen - Hannover



1. Verkehrliche Zielsetzung

Kapazitive Erweiterung der Korridore Bremen - Hannover und Hamburg - Hannover und die Entmischung des schnellen und langsamen Verkehrs.

Geplante Maßnahmen:

- Neubau einer zweigleisigen Schnellfahrstrecke für V_{max} = 300 km/h zwischen Lauenbrück und Hannover
- Bau eines zweigleisigen Seitenastes für 160 km/h vom Raum Visselhövede nach Langwedel für die Verbindung Bremen - Hannover

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

NBS Hannover - Lauenbrück	92 km
ABS Visselhövede - Langwedel	22 km

Entwurfsgeschwindigkeit:

NBS	300 km/h
ABS	160 km/h

Fahrzeit:

Hannover - Hamburg:	
vor Baubeginn	69 Min.
nach Bauende	56 Min.
Hannover-Bremen:	
vor Baubeginn	54 Min.
nach Bauende	46 Min.

Gesamtkosten gemäß BVWP`92:
(Stand: 1. Januar 1991): 1.278 Mio. €

3. Projektstand

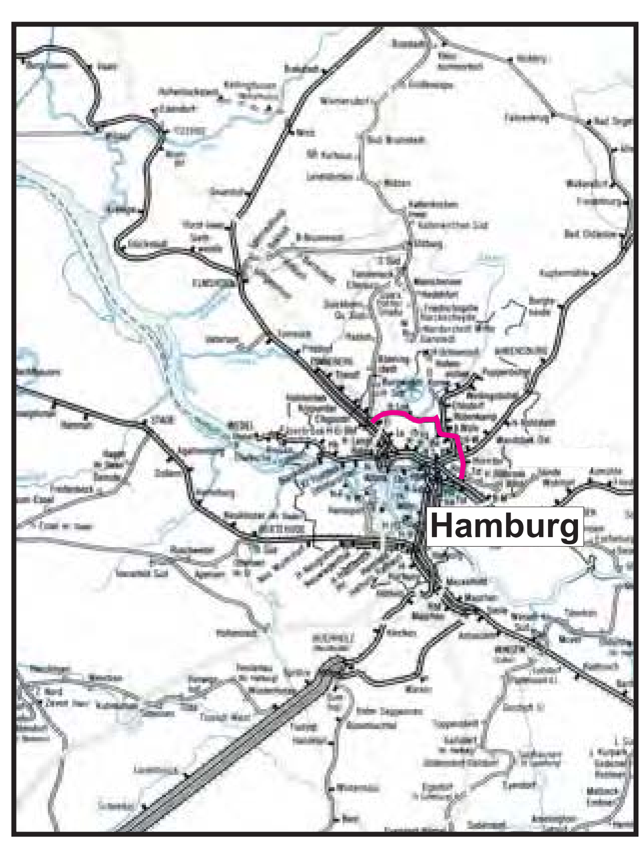
Planungsstand:
Voruntersuchungen

Raumordnung:
Eingeleitet Juni 1999
Abschluss März 2001

Planfeststellung:
Ab 2004

Baubeginn:
Noch offen

Projekt Nr. 23 - Neue Vorhaben - ABS Hamburg-Rothenburgsort - Hamburg-Eidelstedt



1. Verkehrliche Zielsetzung

Beseitigung des kapazitiven Engpasses im Knoten Hamburg für die Durchführung des Güterverkehrs.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau mit Gleiswechselbetrieb zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-Horn
- Anpassung des Bahnhofes Hamburg-Eidelstedt für Güterzugdurchfahrten und Erhöhung der zulässigen Streckengeschwindigkeit auf V_{max} = 80 km/h
- Anpassung der Signalanlagen

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	23 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	80 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	29 Min.
nach Bauende	19 Min.
Gesamtkosten gemäß IP:	107 Mio. €

3. Projektstand

Planungsstand:
Entwurfsplanung in 2000 aufgenommen

Planfeststellung:
Verfahren (Abschnitt 1 - 4) sind eingeleitet

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2002

Projekt Nr. 24 - Überhang und Neue Vorhaben - Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 1. und 2. Stufe

1. Zielsetzung

Die 1. Stufe der Rahmenplanung Rangierbahnhöfe wurde bis 1995 weitestgehend abgeschlossen.

Ziele der 2. Stufe sind die Modernisierung verbleibender Rangierbahnhöfe und die Senkung der Umstellzeiten und Kosten für die Umstellung von Einzelwagen und Wagengruppen.

2. Projektkenndaten

1. Realisierungsstufe:

Modernisierung von 5 Zugbildungsanlagen

- Rbf Mannheim West-Ost
- Rbf Gremberg Nord-Süd
- Rbf Gremberg Süd-Nord
- Rbf Hagen-Vorhalle
- Rbf Seelze Ost-West

2. Realisierungsstufe:

Die Modernisierung weiterer Zugbildungsanlagen soll im Rahmen einer noch zu vereinbarenden SV erfolgen. Diese beinhaltet u.a. Die Anlagen:

- Rbf Bebra
- Rbf Braunschweig
- Rbf Bremen
- Rbf Halle Nord
- Rbf Kornwestheim
- Rbf München Nord
- Rbf Nürnberg
- Rbf Oberhausen Osterfeld Süd

3. Projektstand

1. Realisierungsstufe:

Zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, dem Bundesministerium der Finanzen und der Deutschen Bahn AG ist am 24.07.2001 eine Sammelvereinbarung 17/2001 mit einem Finanzierungsanteil des Bundes in Höhe von 97,45 Mio. € - Investitionen Rangierbahnhöfe - 1. Realisierungsstufe abgeschlossen.

Diese Sammelvereinbarung beinhaltet den Ausbau der unter 2. Genannten Zugbildungsanlagen der 1. Realisierungsstufe.

Baubeginn für die 1. Realisierungsstufe: 2002

2. Realisierungsstufe:

Für die 2. Realisierungsstufe ist eine Sammelvereinbarung in Vorbereitung.

zu Projekt Nr. 25 - Überhang und Neue Vorhaben - Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe



Terminal Schiene / Straße - **DB Netz AG** -

Terminal Schiene / Straße - **Private** -

Terminal Wasser / Straße - **Private** -

(Trimodal) Terminal Schiene / Wasser / Straße - **Private** -

Rollende Landstraße

Terminal — Terminal im Bau

(Teilweise mehrere Terminals an einem Standort)

Noch Projekt Nr. 25 - Neue Vorhaben - Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe

Zielsetzung

Um den steigenden Anforderungen des Marktes an die Qualität und Kapazität der Umschlagbahnhöfe (Ubf) oder Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV) gerecht zu werden und einen wirkungsvollen Beitrag zur Entlastung der Straßen vom Güterverkehr zu leisten, ist eine Modernisierung der Umschlagbahnhöfe erforderlich.

Ausgehend von dem KV- Entwicklungskonzept Schiene - Straße sind für die Erreichung der o.g. Zielsetzungen folgende Maßnahmen vorgesehen:

- der Aus- und Neubau von Umschlagbahnhöfen
- die Verbesserung der Schienenanbindung zu den Umschlageinrichtungen in den Seehäfen
- der Bau von KV-Drehscheiben

Die Bundesregierung fördert den Aus- und Neubau von KV-Terminals auf Antrag

- der DB AG nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und
- von privaten Unternehmen nach der Förderrichtlinie Kombinierter Verkehr

Projektstand

Im Juli 1996 wurde zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, dem Bundesministerium der Finanzen und der Deutschen Bahn AG eine 1. Sammelvereinbarung -Investitionen in die Umschlaganlagen des KV- abgeschlossen.

Diese Sammelvereinbarung beinhaltet den Neu- bzw. Ausbau der sieben nachfolgend genannten KV-Terminals:

- Köln-Eifeltor
- Großbeeren
- Basel
- Kornwestheim
- Erfurt
- Karlsruhe
- Leipzig

Das Terminal in Basel wird wegen starker Nachfrage zusätzlich zur Planung der 1. SV auf 700 m verlängert.

Kornwestheim, Erfurt, Karlsruhe, und Leipzig ist sukzessive entsprechend der Aufkommensentwicklung modular auszubauen.

Dieses Vorgehen ermöglicht die zeitnahe Realisierung der notwendigen Umschlagkapazitäten.

Für den weiteren Ausbau des Terminalnetzes an den Standorten Bremerhaven (Anpassungsmaßnahmen zur Kapazitätserhöhung im Rbf), Frankfurt/Main, Glauchau, Magdeburg, Regensburg und Rostock wurde im August 1997 eine 2. Sammelvereinbarung mit einem Finanzierungsanteil des Bundes in Höhe von 86,2 Mio. € abgeschlossen.

Die 2. Sammelvereinbarung beinhaltet den Neu- bzw. Ausbau der sechs nachfolgend genannten KV-Terminals:

- Bremerhaven CT III
- Frankfurt/Main Ost
- Glauchau
- Magdeburg-Rothensee
- Regenburg Ost
- Rostock-Goorsdorf

- Die Projekte Köln-Eifeltor, Großbeeren, Kornwestheim, Erfurt, Karlsruhe, Leipzig, und Regensburg Ost sind abgeschlossen.

- Ubf Basel-Weil am Rhein:
  Erweiterung auf 700 m und 3. Kran
  Baubeginn: 1. Quartal 2002
  Bauaktivitäten: Aufbau des Kranes
  Inbetriebnahme: Juni 2003

- Die Projekte Rostock-Goorsdorf, Magdeburg-Rothensee und Glauchau werden derzeit durch die DB AG nicht mehr verfolgt.

- Ubf Bremerhaven CT III
  Baubeginn: 2001
  Inbetriebnahme: Mai 2003

- Ubf Frankfurt/Main Ost
  Baubeginn: Januar 2003
  Geplante Inbetriebnahme: Oktober 2004

Noch Projekt Nr. 25 - Neue Vorhaben - Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe

Für den weiteren Ausbau des Terminalnetzes laufen z.Zt. Planungen für den Ausbau der KV-Terminal:

- München Riem (3. Modul)
- Ulm - Nord (Dornstadt)

Projekt Nr. 26 - Neue Vorhaben - CIR-ELKE

1. Zielsetzung

Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Strecken im Kernnetz, deren Kapazität heute schon überschritten ist oder entsprechend der erwarteten Verkehrsentwicklung mittelfristig erhöht werden muß, sofern dort weitere Infrastrukturmaßnahmen erst mittelfristig realisierbar sind.

Geplante Maßnahmen:

- Bau neuer elektronischer Stellwerke (ESTW) in Offenburg und Freiburg, sowie abgesetzter Stellrechner in Niederschopfheim, Lahr, Orschweier und Kenzingen
- Anpassung der übrigen Stellwerke an die neue Technik
- durchgehende Ausrüstung der Strecke mit LZB und Hochleistungsblock
- Anpassungsmaßnahmen bei Bahnstromversorgungsanlagen (Mehrverkehr)

Ergänzend hierzu werden moderne rechnergesteuerte Verfahren der Zugüberwachung sowie Betriebssteuerung und -disposition angewandt. So kann die Zugfolge in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit und dem Bremsvermögen des betrachteten und des vorausfahrenden Zuges durch exakte Ortung der Züge geregelt werden.

2. Projektkenndaten

CIR-ELKE-Pilotstrecke Offenburg - Basel:

Streckenlänge: 125 km

Gesamtkosten (Infrastruktur) ohne Ausbaukosten auf V = 200 km/h (Finanzierungsvereinbarung): 129 Mio. €

3. Projektstand

CIR-ELKE-Pilotstrecke Offenburg - Basel:

Planungsstand:
Abgeschlossen

Raumordnung:
Entfällt

Planfeststellung:
Für Teilmaßnahmen durchgeführt

Bauaktivitäten:

- Einspielung von CIR-ELKE Software
- LZB Abnahme
- Inbetriebnahme Hochleistungsblock/ elektronischer Block Streckenabschnitt:
  - Leutersberg - Bad Krozingen vsl. Oktober 2003
  - Denzlingen - Emmendingen (Inbetriebnahme erst nach erfolgter BÜ-Beseitigung Teningen)

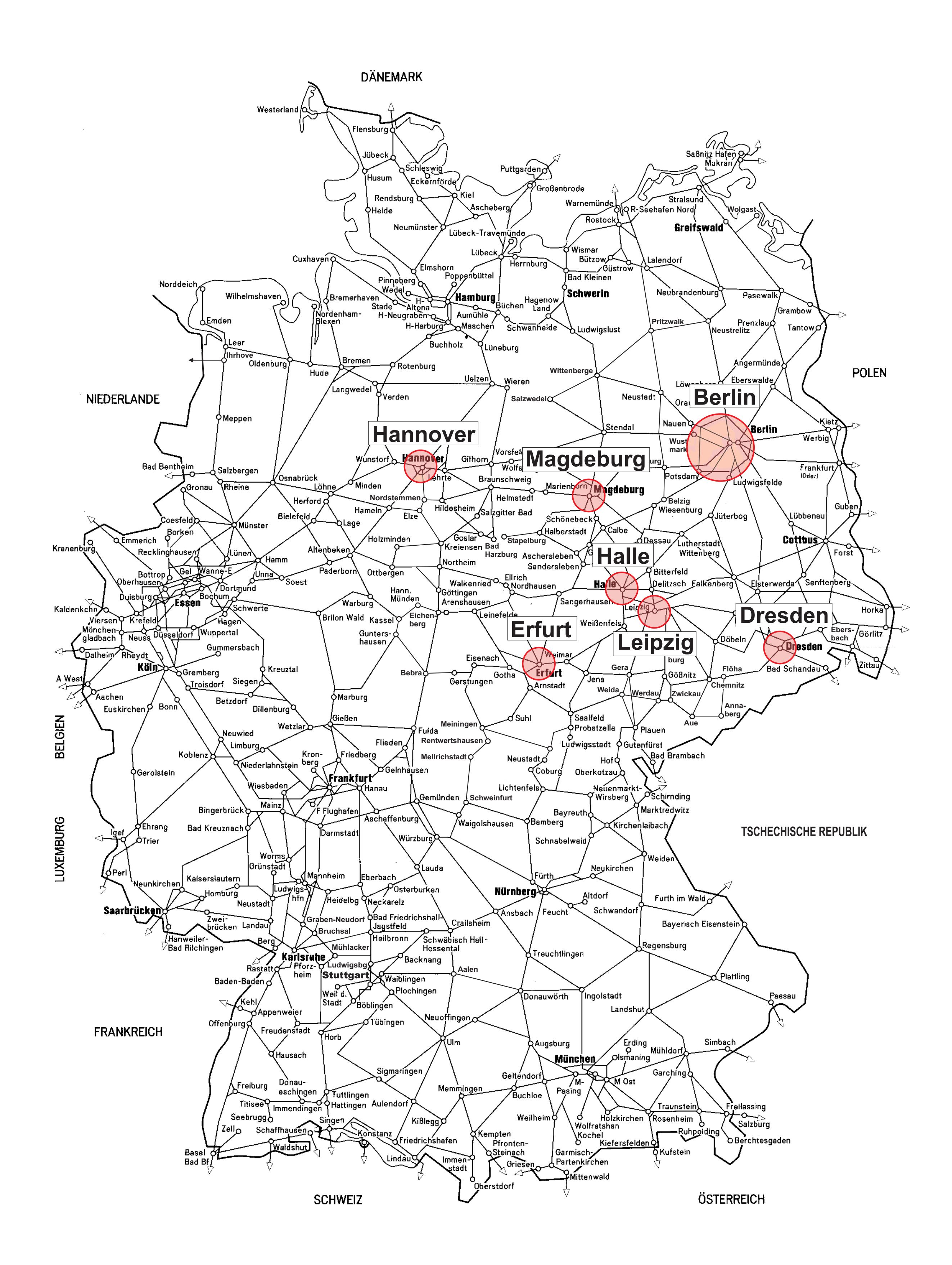
Baubeginn:
1995

Realisierungsstand:
(ohne Ausbau der Strecke auf V = 200 km/h):

Signaltechnik	95 %
Tiefbau	100 %
Oberleitung	100 %
Unterwerke	100 %

Inbetriebnahme:
Im wesentlichen in 2001 erfolgt (ausgen. Restarbeiten)

Projekt Nr. 27 - Neue Vorhaben - Ausbau von Knoten



Noch Projekt Nr. 27 - Neue Vorhaben - Ausbau von Knoten

Zielsetzung

Mit dem Ausbau von Knoten verbundene Ziele sind die Rationalisierung und Modernisierung wichtiger Personenfernverkehrsanlagen, die Verbesserung der Leistungsfähigkeit, die Senkung der Betriebskosten und die Qualitätsverbesserung der Betriebsführung.

In den Knoten sind folgende Maßnahmen geplant:

- Modernisierung und Zentralisierung der Sicherungstechnik
- Rationalisierung und Erneuerung der Gleisanlagen
- Anpassung und Erweiterung der Anlagen in den Knoten zur Einbindung der ABS und NBS
- Anpassung der Anlagen für den Reiseverkehr

Projektkenndaten

Knoten Halle / Leipzig

Planungsstand:

- Rahmenentwurfsplanung 2. Baustufe abgeschlossen (Spurplananpassungen)
- ESTW Leipzig in Bau (1. Baustufe)

Baubeginn:

- Umfahrung Kreuzungsbauwerk Leipzig-Thekla im Jahr 2001

Bauaktivitäten 2002:

- ESTW Leipzig

Knoten Hannover

Planungsstand:

- Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

- Bau im Rahmen des S-Bahn-Ausbaus seit 1995 Restabwicklung

Knoten Dresden

Planungsstand:

- Teilvorhaben 1: ESTW Dresden Hbf
- weitere Teilvorhaben: Vorentwurfsplanung

Inbetriebnahme:

- ESTW Dresden Hbf 28. Oktober 2000

Knoten Magdeburg

Planungsstand:

- Entwurfs- und Genehmigungsplanung 1. Ausbaustufe ESTW-Erstellung abgeschlossen.
- Vertiefung Vorentwursplanung 2. Ausbaustufe - Umgestaltung der Bahnanlagen Bf Magdeburg Hbf - in Bearbeitung (TV 1.1 - SW Bahnhofskopf Magdeburg Hbf - Abschluss 02/2003)

Baubeginn:

- 2001 (ESTW)

Bauaktivitäten:

- 1. Ausbaustufe (ESTW) in Realisierungsphase

Inbetriebnahme: Juni 2003

Knoten Erfurt

Planungsstand:

- Entwurfsplanung (2. Baustufe) (Spurplanänderung / Umbaubereich Personenbahnhof)

Planfeststellung:

- Abgeschlossen

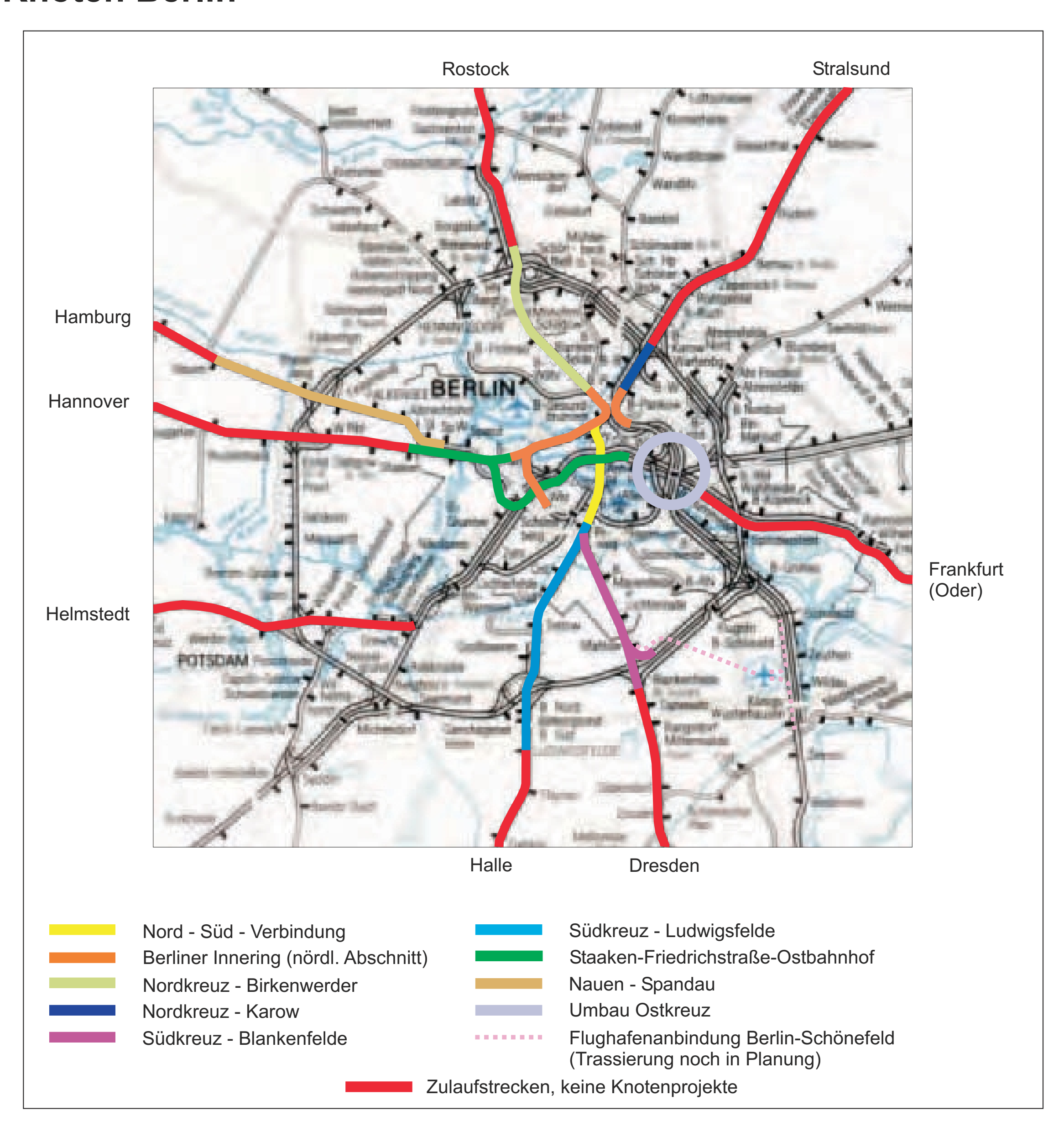
Baubeginn:

- 2. Baustufe 2003

Realisiert:

- 1. Baustufe (ESTW)

Projekt Nr. 28 - Neue Vorhaben - Knoten Berlin



1. Zielsetzung

Entwicklung eines auf die Bewältigung der zukünftigen Verkehrsaufgaben für die Hauptstadt Berlin und ihr Umland in Brandenburg ausgerichteten Bahnnetzes in der Stadt. Wiederherstellung und Erneuerung des teilweise stillgelegten bzw. unterbrochenen Grundnetzes der Eisenbahn in der Stadt (Zulaufstrecken, nördlicher Innenring, Stadt-Bahn), Neubau der Nord-Süd-Verbindung mit Untertunnelung der City und Errichtung des Lehrter Bahnhofs als künftiges Rückgrat des Schienenverkehrs in der Hauptstadt. Enge Abstimmung mit der parallel zu realisierenden Maßnahmen der Grunderneuerung der S-Bahn Berlin.

Noch Projekt Nr. 28 - Neue Vorhaben - Knoten Berlin

Nord - Süd - Verbindung

Projektkenndaten

- Viergleisiger Neubau der Nord - Süd - Verbindung vom Norddreieck am Berliner Innenring bis Prellerweg, südlich des Bahnhofes Berlin Papestraße
- Neubau Hauptbahnhof - Lehrter Bahnhof, Regionalbahnhof Potsdamer Platz, Bahnhof Berlin Papestraße
- Einbau moderner Signal- und Telekommunikationsanlagen mit Anschluss an die Betriebszentrale Berlin

Streckenlänge: 9,52 km

Ausbaugeschwindigkeit: (Tunnel) 120 km/h

Tunnel/Trogbauwerk: 3,6 km

Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung): 3.982 Mio. DM

Neue Gesamtkosten (Stand Mai 2001): 3.143 Mio. €

Projektstand

Planungsstand:
Planfeststellungsbeschluss September 1995

Baubeginn:
1994

Bauaktivitäten:

- Baugrube im Bereich Hauptbahnhof - Lehrter Bahnhof überwiegend erstellt
- Arbeiten am Rohbau Hauptbahnhof - Lehrter Bahnhof
- Fertigstellung des Ost-West-Daches Hauptbahnhof Lehrter Bahnhof
- Verschwenkung/Inbetriebnahme der S- und Fern-Bahn Hauptbahnhof Lehrter Bahnhof im Juli 2002
- Abbruch des alten Lehrter Stadtbahnhofs
- Tunnelstrecke im Rohbau fertiggestellt
- Bahnhof Potsdamer Platz, 1. Bauabschnitt, fertiggestellt
- Bauaktivitäten im Bereich Papestraße (Inbetriebnahme Kreuzungsbauwerk Gütergleis und bauzeitliche Verschwenkung der S 4)
- Arbeiten im Bereich Gleisdreieck Yorckstraße
- Fertigstellung der EÜ Yorckstraße

Noch Projekt Nr. 28 - Neue Vorhaben - Knoten Berlin

Berliner Innenring
(Nördlicher Abschnitt)

Projektkenndaten

- Wiederaufbau und Elektrifizierung ehemals vorhandener Anlagen (nördlicher Innenring von Halensee bis Schönhauser Allee, Nordkreuz-Bündelung der von Norden kommenden Strecken und Verteilung in Richtung Stadt)
- Lückenschluss im Zusammenhang mit dem Bau des Nord-Süd-Tunnels im Zentralen Bereich

Streckenlänge: 33,3 km

Ausbaugeschwindigkeiten:

- 160 km/h Abschnitt aus Richtung Spandau nach Lehrter Stadtbahnhof
- 100 km/h für die übrigen Richtungsgleise einschl. des 3. Gleises von Spandau nach Charlottenburg Gbf

Gesamtkosten
(Finanzierungsvereinbarung; Bundesanteil):
544 Mio. €

Projektstand

Planungsstand:

Entwurfs- und Ausführungsplanungen befinden sich in der Bearbeitung. Das Baurecht liegt vor.

Baubeginn:
1992

Bauaktivitäten:

- Seit November 1992 Abschnitt Halensee - Gesundbrunnen - Pankow einschl. Nordkreuz, Schönhauser Allee
- Bf Gesundbrunnen Herstellung der Bahnsteiggründung und der Vorfahrtsbrücke
- Kreuzungsbauwerke Nordkreuz fertiggestellt
- Regionalbahnsteig Jungfernheide fertiggestellt
- Oberbau Halensee - Grunewald
- Herstellung Endzustand Nordkreuz
- Restarbeiten Moabit

Noch Projekt Nr. 28 - Neue Vorhaben - Knoten Berlin

Nordkreuz - Birkenwerder

Projektkenndaten

- Zweigleisiger Wiederaufbau der sogenannten Nordbahn im Land Berlin zwischen dem Bf Gesundbrunnen (Nordkreuz) und dem Berliner Außenring.
- Ausbau des Bahnhofs Birkenwerder mit Errichtung eines separaten Regionalbahnsteiges und Trennung der Stromsysteme von Fernbahn und S-Bahn
- Umbau Regionalbahnhof Birkenwerder

Streckenlänge: 18,6 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):
244 Mio. €

Projektstand

Planungsstand:
Erarbeitung der Vorentwurfsplanung im II. Halbjahr 2003 (nach Freigabe der Planungsmittel)

Baubeginn geplant:
2006/2007 (Verdrängungsmaßnahmen der Bahn im Berliner Abschnitt und Ausbau des Bf Birkenwerder)

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2002

Nordkreuz - Karow

Projektkenndaten

- Wiederaufbau des zweiten Gleises der Fernbahnstrecke Richtung Stralsund / Stettin über Angermünde
- Rekonstruktion bzw. Neubau von 12 Ingenieurbauwerken

Streckenlänge: 7,4 km

Ausbaugeschwindigkeiten:
Nordkreuz - Karow 160 km/h

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 2001):
83 Mio. €

Projektstand

Planungsstand:

- Entwurfsplanung weitgehend abgeschlossen
- Planrecht für einen Abschnitt vorhanden
- Planrecht für 2 Abschnitte und Schall-/Erschütterungsschutz ist neu einzureichen

Baubeginn:

- 2003 an der EÜ Berliner Straße

Inbetriebnahme:

- Teilinbetriebnahme 05/2006
- Endfertigstellung 12/2008

Noch Projekt Nr. 28 - Neue Vorhaben - Knoten Berlin

Südkreuz - Blankenfelde

(Verbindung zwischen Nord - Süd -Tunnel und Dresdener Bahn)

Projektkenndaten

- Wiederaufbau und Elektrifizierung der zweigleisigen Strecke
- Bau der Mahlower Kurve (eingleisig)
- Umbau Bahnhof Blankenfelde

Streckenlänge: 14,2 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160 - 200 km/h

Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung): 356 Mio. €

Projektstand

Planungsstand:
Drei Planfeststellungsverfahren sind 1997/1998 eingeleitet worden.

Baubeginn:
vsl. 2005

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2002

Südkreuz - Ludwigsfelde

(Verbindung zwischen Nord - Süd -Tunnel und Anhalter Bahn nach Halle / Leipzig)

Projektkenndaten

- Zweigleisiger Wiederaufbau und Elektrifizierung der Strecke
- Errichtung von Regionalbahnhöfen in Lichterfelde Ost, Teltow und Großbeeren

Streckenlänge: 16,9 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160 - 200 km/h

Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung): 236 Mio. €

Projektstand

Planungsstand:

- Entwurfsplanung für alle Abschnitte abgeschlossen
- Alle vier Planfeststellungsbeschlüsse liegen vor

Baubeginn:
1996

Bauaktivitäten:

- die im Oktober 1996 im Abschnitt Teltow (BA 3) begonnenen Bauarbeiten wurden oberbautechnisch abgeschlossen
- Elektronisches Stellwerk Genshagener Heide im 1. Inbetriebnahmeabschnitt fertiggestellt. Ausbau zum Endzustand erfolgt sukzessive mit den Bauabschnitten
- Inbetriebnahme des Kreuzungsbauwerkes Berliner Außenring erfolgte in 08/02
- Kreuzungsmaßnahme Straßenüberführung “Steglitzer Damm” ist fertiggestellt
- Aufnahme der Bauarbeiten in den beiden BA im Land Berlin erfolgte in 02/02 bzw. 12/02

Noch Projekt Nr. 28 - Neue Vorhaben - Knoten Berlin

Staaken - Friedrichstraße - Ostbahnhof

Projektkenndaten

- Einführung der NBS/ABS Hannover - Berlin und der ABS Hamburg - Berlin im Raum Spandau
- viergleisiger Ausbau im Bereich Ruhleben - Spandau
- Wiederherstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit Spandau - Charlottenburg einschließlich Elektrifizierung
- Sanierung der gemeinsamen Viaduktstrecke S-Bahn / Fernbahn Zoo - Humboldthafen - Ostbahnhof (ca. 8 km) einschl. Elektrifizierung
- ca. 100 Sanierungen bzw. Neubauten von Brücken, Tunneln und Durchlässen
- Neubau Bahnhof Spandau am Standort Klosterstraße
- Neubau Havelbrücke Spandau
- Gleisfelderweiterung Westkopf Ostbahnhof (Verlängerung der Fernbahnsteige)

Streckenlänge:

- Staaken - Friedrichstraße 20,8 km
- Friedrichstraße - Ostbahnhof 5,3 km

Ausbaugeschwindigkeiten:

- Staaken - Zool. Garten 200 - 100 km/h fallend
- Zool. Garten - Ostbahnhof 60 km/h

Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung): 1053 Mio. €

Projektstand

Baubeginn:
1992

Bauaktivitäten
Restarbeiten

Inbetriebnahme:
1998

Flughafenanbindung Schönefeld

Projektkenndaten

- Errichtung eines Flughafenbahnhofs am geplanten Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) unter dem Passagierterminal
- Anbindung der S-Bahn über eine zweigleisige Strecke vom Bf Berlin-Schönefeld aus
- Errichtung von zwei Fernverkehrsgleisen von der Dresdner Bahn (Mahlower Kurve) über den Flughafenbahnhof zur Görlitzer Bahn

Derzeitiger Finanzierungsanteil nach Bundesschienenwegeausbaugesetz bis zu 101 Mio.€ .

Projektstand

Planungsstand:
Durchführung des Planfeststellungsverfahrens

Baubeginn:
Offen

Bauaktivitäten
Keine

Noch Projekt Nr. 28 - Neue Vorhaben - Knoten Berlin

Nauen - Spandau

Projektkenndaten

- Lückenschluß zwischen Berlin - Spandau West und Albrechtshof
- zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Albrechtshof - Brieselang
- Sanierung bzw. Neubau der Ingenieurbauwerke
- Elektrifizierung des Abschnitts Spandau - Albrechtshof
- Modernisierung der Sicherungstechnik

Streckenlänge: 19 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten (Finanzierungsvereinbarung): 187 Mio. €

Projektstand

Baubeginn:
1994

Bauaktivitäten:
Ausstattung der Strecke mit moderner Signaltechnik und Restarbeiten

Inbetriebnahme:
Mai 1997

Umbau Bf Ostkreuz

Projektkenndaten

- Umstellung der S-Bahnbetriebsführung im korrespondierenden Vorhaben vom derzeitigen Linien- auf Richtungsbetrieb
- Behindertengerechte Gestaltung des Umsteigeknotens
- Errichtung von Regionalbahnsteigen zur Erhöhung des Verkehrswertes
- Beseitigung spannungsloser Gleisabschnitte

Ausbaugeschwindigkeit: 80 - 120 km/h

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993): 180 Mio. €

Projektstand

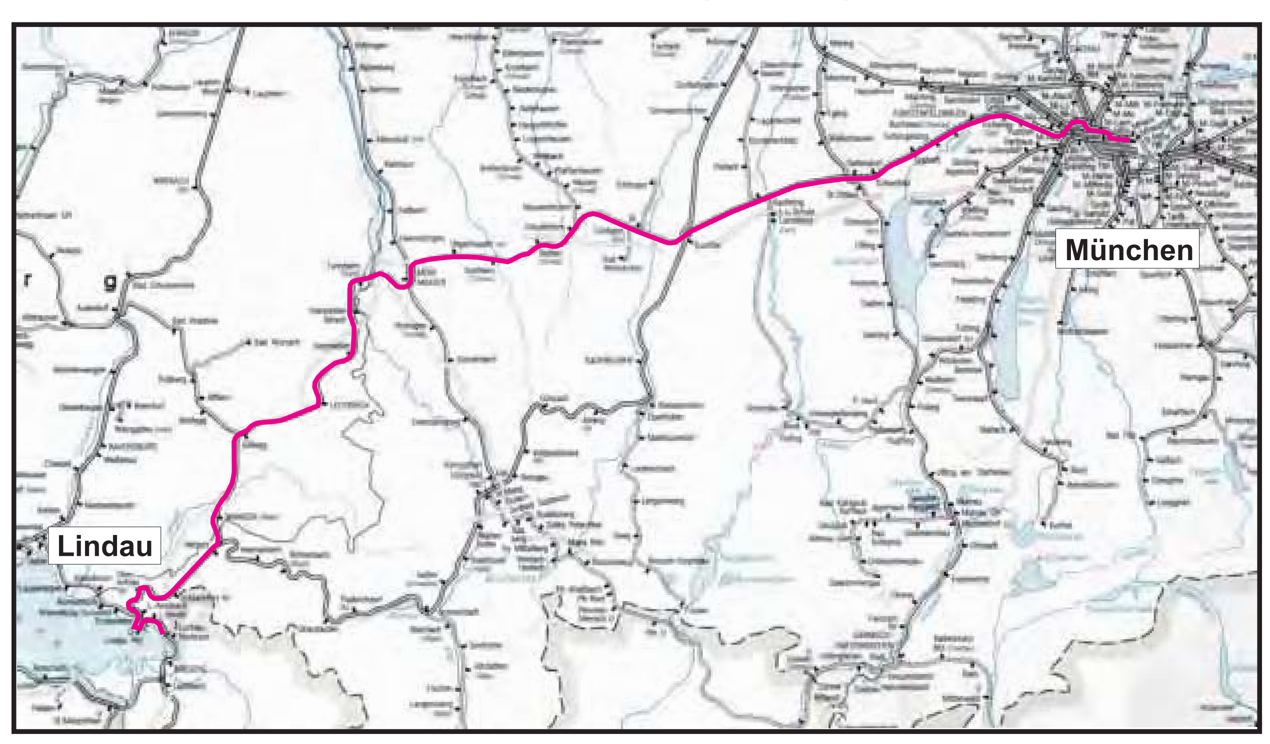
Planungsstand:

- Abschluss der Vorentwurfsplanung im Jahre 1997
- Überarbeitung der Entwurfsplanung in 2002 - 2003
- Einleitung des Planfeststellungsverfahrens in 2002

Baubeginn:
Vsl. 2004

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 2002

Projekt Nr. 29 a) - Neue Vorhaben - ABS München - Lindau - Grenze D/A (-Zürich)



1. Verkehrliche Zielsetzung

1. Baustufe:
Realisierung im Rahmen des Gesamtprojektes Allgäu - Schwaben -Takt.
Verkürzung der Reisezeit auf der internationalen Achse München - Zürich durch den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen und durch punktuelle Linienverbesserungen langfristig auf 3¼ Stunden. Darüber hinaus werden die Achsen München / Augsburg - Kempten - Lindau und Ulm - Oberstdorf ebenfalls für Neigetechnik - Verkehr in einer 1. bzw. 2. Baustufe realisiert.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	198 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h

Fahrzeit:

- Vor Baubeginn

München - Lindau	130 Min.
Lindau - München	139 Min.

- Nach Bauende

München - Lindau	106 Min.
Lindau - München	107 Min.

Ausbaumaßnahmen:

- Anpassungen von Bahnübergangssicherungen
- Errichtung einer punktförmigen Geschwindigkeitsüberwachung
- Signaltechnische Anpassungen zusätzlicher Selbstblocksignale zur Verminderung der Zugfolgezeit
- Erweiterung ESTW Memmingen II
- Bahnsteiganlagen: neue Bahnsteige und Bahnsteigverlängerungen sowie Bahnsteigunterführungen
- Bahnhofsumbau Bahnhof Mindelheim
- Bahnhof Marstetten-Aitracht (Neubau 2. Gleis)
- Bahnhof Kißlegg, Bahnhof Hergatz
- Bahnhofsumbau Bahnhof Geltendorf als gesondertes Projekt
- Ertüchtigung des Gleiskörpers

Gesamtkosten gemäß IP:	41 Mio. €

Projekt Nr. 29 a) - Neue Vorhaben -
ABS München - Lindau - Grenze D/A (-Zürich)

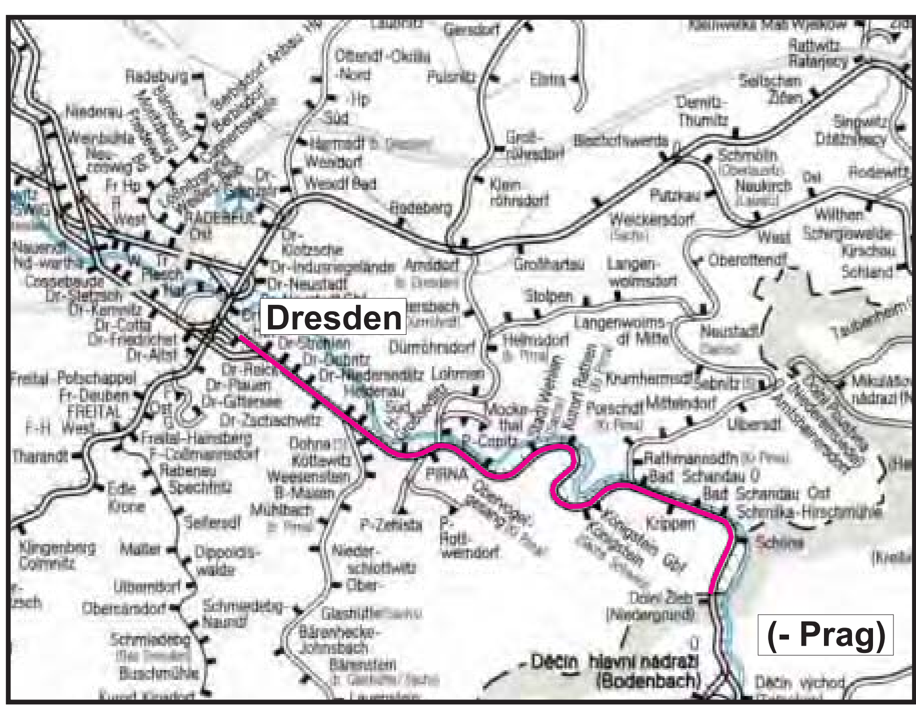
3. Projektstand

Planungsstand:
Entwurfsplanung gemäß Gesamtterminplanung im Gange.

Planfeststellung:
Soweit erforderlich, Einleitung in Ende 2002 (2003 gemäß Gesamtterminplanung)

Baubeginn:
Juli 2003

Projekt Nr. 29 b) - Neue Vorhaben - ABS Dresden - Grenze D/C (- Prag)



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeit, Beseitigung von Kapazitätsengpässen, Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen. Parallel zu dem Abschitt Dresden - Pirna wird der Bau einer zweigleisigen S-Bahn realisiert. Gleichzeitig erfolgen Ausbaumaßnahmen in Tschechien und Österreich. Nach Abschluss aller Arbeiten werden durchgehende Neigetechnikzüge in der Relation Berlin - Dresden - Prag - Wien mit attraktiven Fahrzeiten verkehren können.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

Dresden - Prag	175 km
Dresden - Bundesgrenze	51 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten gemäß IP: 110 Mio. €
(Gesamtkosten ohne Streckenabschnitt Pirna - Grenze D/C (-Prag))

3. Projektstand

Planungsstand:

- Abschnitt Dresden - Pirna (e) abgeschlossen
- Abschnitt Pirna - Grenze D/C Vorentwufsplanung

Baubeginn:

Abschnitt Dresden - Pirna 1996

Bauaktivitäten:

Abschnitt Pirna - Dresden im Bau (Trennung S-Bahn/Fernbahn)

- Dresden-Reick (e) - Dresden Hbf Baubeginn 2002 - Bauende 2004
- Pirna (e) - Dresden-Reick (a) Baubeginn 1996 - Bauende 2003

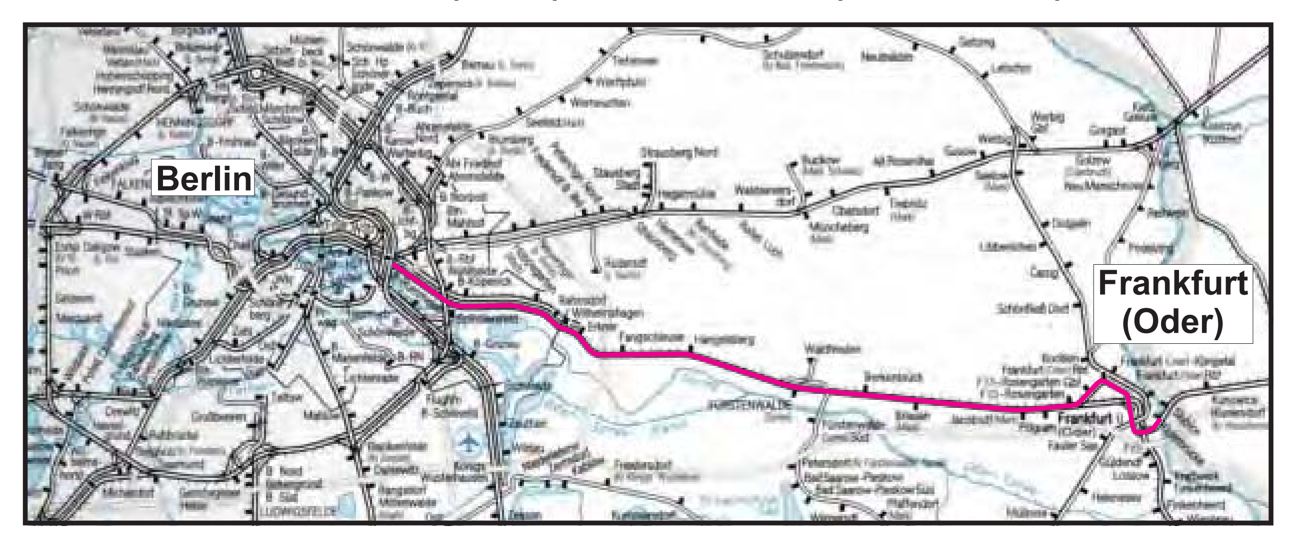
Der Streckeabschnitt Pirna - Grenze D/C wurde im Zuge der Hochwasserkatastrophe im August 2002 größtenteils durch die Elbe überflutet. Hierdurch wurde der Eisenbahndamm, Stützmauern und andere Bahnanlagen sehr schwer geschädigt. Nach der provisorischen Instandsetzung konnte der Betrieb mit vorerst reduzierter Geschwindigkeit (50 bzw. 70 km/h) wieder aufgenommen werden.

Noch Projekt Nr. 29 b) - Neue Vorhaben - ABS Dresden - Grenze D/C (-Prag)

Derzeit wird untersucht, wie im Hinblick auf die eingetretenen Schäden der vorgesehene Endzustand mit Ausbau auf 160 km/h hergestellt werden kann.

Inbetriebnahme:
Gesamtabschnitt Dresden - Pirna
(2 Gleise Fernbahn / 2 Gleise S-Bahn)
Ende 2004

Projekt Nr. 29 c) - Neue Vorhaben - ABS Berlin - Frankfurt (Oder) - Grenze D/Pl (- Warschau)



1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitative und kapazitive Ertüchtigung und Erneuerung der zweigleisigen Strecke nach ABS - Standard für eine Geschwindigkeit V = 160 km/h und eine Achslast von 25 t mit dem Ziel der Verbesserung des internationalen Fernverkehrs und des Regionalverkehrs .
Anbindung des mitteleuropäischen Raumes an Osteuropa.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 85 km

- Projektabschnitt 1
  Berlin-Ostbahnhof (a) - Erkner (e)
  25 km
- Projektabschnitt 2
  Erkner (a) - Frankfurt/Oder (a)
  55 km
- Projektabschnitt 3
  Frankfurt/Oder (e) - Grenze D/Pl
  5 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten gemäß IP: 316 Mio. €

3. Projektstand

Planungsstand:

- Entwurfsplanung für den Projektabschnitt 2 weitestgehend abgeschlossen
- Vorentwurfsplanung für Projektabschnitte 1 und 3 bestätigt

Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
1998 bis 2006 (baulosweise)

Baubeginn:
November 1997

Bauaktivitäten bis 2002:

- Umbau Abschnitt Berkenbrück (a) - Pillgram (a) fertiggestellt
- Umbau Bahnhof Fürstenwalde einschl. ESTW fertiggestellt
- Umbau Abschnitt Fürstenwalde (a) - Berkenbrück (e) fertiggestellt

Bauaktivitäten in 2003:

- Erkner (a) - Hangelsberg (e)
- Baubeginn Bf Pillgram und Bf Briesen einschl. ESTW (A)



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333